

DERMAGA

DERAP MAJU PELINDO III

EDISI 171 FEBRUARI 2013

RS PHC, KAWAN KETIKA SEHAT
SAHABAT KETIKA SAKIT

SIMPANG SUSUN &
AKSES TOL DUKUNG
TELUK LAMONG

DIREKTUR KPU PELINDO III:

BISNIS KAPAL PESIAR PERLU KOMITMEN BERSAMA

LOMBOK (MASIH)
TUJUAN FAVORIT NUSANTARA



ISSN:2252-4762

www.majalahdermaga.com



HAPPY
CHINESE
NEW YEAR

GONG XI FAT CAI

*Dengan Imlek 2564
Kita Bangun Solidaritas
Sesama Untuk Wujudkan
Persatuan Dan Kesatuan
Nusantara*

DERMAGA

SUSUNAN
DEWAN REDAKSI

Pelindung

Direksi PT Pelabuhan Indonesia III (Persero)

Pengarah
Sumitro A.B.Pemimpin Redaksi
Edi PriyantoRedaktur Pelaksana
CameliaKoordinator Liputan
& Fotografer
Wilis Aji WiranataAdministrasi
Ardella.T. D.Koordinator Distribusi
R. Suryo Khasabu

Alamat Redaksi

Jl. Perak Timur 610 Surabaya 60165 Indonesia

Telp: +62 (31) 3298631 - 3298637

Fax: +62 (31) 3295204 ; 3295207

Surat Ijin Terbit

Surat Keputusan Menteri Penerangan RI

NO. 1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989.

Tanggal 27 Februari 1989

Wartawan Dermaga tidak menerima imbalan dalam bentuk apapun, selama menjalankan tugas jurnalistik. Segala bentuk permintaan mengatasnamakan Majalah Dermaga adalah diluar tanggung jawab redaksi.

Dicetak Oleh : CV. Intergraf Indonesia
Isi diluar Tanggung Jawab Percetakan

Semakin Dewasa, Semakin Bertuah

Apa kabar pembaca ?

Apa ya yang istimewa di Bulan Pebruari?. Untuk Anda yang lahir tanggal 29 Pebruari, tentu Anda hanya bisa merayakan ulang tahun Anda setiap empat tahun sekali ya. Itu karena tanggal 29 Pebruari hanya ada pada tahun kabisat (tahun yang habis dibagi empat, Red). Selain tahun kabisat, kalender Pebruari hanya sampai tanggal 28 dan kebetulan tahun ini (Tahun 2013, Red) tidak habis dibagi empat alias bukan tahun kabisat. Selain itu, di bulan Pebruari ini, ada perayaan Tahun Baru Imlek 2564 yang jatuh tanggal 10 Pebruari, dimana tahun ini menurut penanggalan Cina adalah tahun ular air.

Menengok kalender tahun 2013 ini, pasti Anda banyak menemukan tanggal merah yang menandakan hari libur. Untuk menambah wawasan sekaligus berbagi pengalaman jalan-jalan, di edisi DERMAGA ini akan diulas sedikit catatan perjalanan Reporter DERMAGA ke Lombok Nusa Tenggara Barat. Banyak sekali alternatif transportasi yang bisa di pilih untuk menuju kesana mulai yang a la koper sampai a la ransel yang murah meriah.

Salah satu moda transportasi yang digemari oleh wisatawan mancanegara untuk berkunjung ke suatu daerah wisata adalah kapal pesiar alias kapal pesiar. Dari tahun ke tahun kapal pesiar-call ke Indonesia sebagai negara yang dikenal memiliki banyak obyek wisata, mengalami peningkatan cukup signifikan. Utamanya sejak tahun 2009, ketika terjadi 135 calls. Angka itu merupakan lonjakan mengejutkan, mengingat pada tahun 2008 baru terjadi kunjungan kapal pesiar sebanyak 38 unit ke berbagai pelabuhan Indonesia yang berdekatan dengan daerah tujuan wisata. Kunjungan kapal pesiar ke pelabuhan banyak memberikan kontribusi, bukan hanya kontribusi kepada pelabuhan juga kepada usaha kecil di sekitar pelabuhan. Simak ulasan tentang kapal pesiar lebih jauh di DERMAGA kali ini.

Bukan hanya kunjungan kapal pesiar yang meningkat, kabar bahagia juga datang dari salah satu anak perusahaan Pelindo III yaitu Terminal Petikemas Surabaya (TPS). Bila pada tahun-tahun terdahulu, kenaikan total throughput di TPS biasanya hanya berkisar antara 3 hingga 5% saja, maka pada tahun 2012 lalu terjadi peningkatan sampai 7%. Dari catatan realisasi bongkar muat petikemas untuk periode bulan Januari 2012 hingga Desember 2012, dapat dicapai 1.364.045 TEU's. Sedang pada periode yang sama tahun 2011 baru dicapai 1.278.786 TEU's. Selanjutnya dijelaskan bahwa meskipun kenaikan signifikan terjadi pada arus petikemas domestik, tetapi total throughput di TPS masih didominasi oleh petikemas internasional. Peningkatan arus petikemas domestik memang cukup mencolok, yaitu mencapai 15% bila dibanding tahun sebelumnya.

Pembaca, Bulan Pebruari merupakan bulan istimewa bagi Majalah DERMAGA karena pada tanggal 27 Pebruari 2013 ini, Majalah DERMAGA genap berusia 24 tahun. Tanpa perayaan hura-hura namun hanya sekedar peringatan kecil sebagai wujud syukur kepada Tuhan YME bahwa hingga kini Majalah DERMAGA masih menjadi wadah tumpahan ide, pembuka wawasan dan media silaturahmi, kami segenap crew Majalah DERMAGA mengucapkan terima kasih atas semua dukungan Pembaca yang membuat Majalah DERMAGA selalu di nanti dan di hati.

Selamat Membaca





Raker GM 2013

Rangkaian rapat Evaluasi Kinerja Cabang 2012 dan RKAP 2013 digelar di Kantor Pusat Pelindo III akhir Januari lalu. Rapat dihadiri oleh jajaran Dewan Komisaris, Direksi, Pejabat Struktural Kantor Pusat, General Manager dan Manager Cabang di lingkungan Pelindo III. Dari hasil rapat, sebagian besar cabang berhasil memenuhi target yang ditetapkan perusahaan. Bahkan, Cabang Celukanbawang berhasil melampaui target tahun 2012 yang ditetapkan, dengan realisasi sebesar 981 persen dari RKAP 2012. Pada kesempatan itu juga ditandatangani kontrak manajemen 2013 oleh Direktur Utama Pelindo III dan para General Manager.

Kunjungan Kerja Bupati Sikka

Pertengahan Januari lalu, Direksi Pelindo III menerima kunjungan kerja Bupati Sikka Propinsi Nusa Tenggara Timur. Rombongan yang dipimpin langsung Bupati Sikka Sosimus Mitang disambut hangat oleh Direksi Pelindo III yang diwakili Direktur Operasi dan Teknik Faris Assagaf beserta Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Husein Latief. Dalam kunjungan kerja tersebut dibahas mengenai rencana pengembangan Pelabuhan Maumere yang berada dalam wilayah Kabupaten Sikka.



Agung Kresno Warsono

Diangkat menjadi Senior Manager Perencanaan dan Pengembangan SDM pada Direktorat Personalia dan Umum Kantor Pusat menggantikan Sudijono yang memasuki masa pensiun. Pria yang memulai karirnya sebagai pandu tersebut merupakan pegawai Pelindo III yang memiliki pengalaman kerja internasional. Agung Kresno sempat dipercaya oleh DP World (salah satu pemilik saham PT TPS) untuk menjadi Operations Direktor DP World di Pusan Newport, Korea Selatan.

Tahun Kinerja Pegawai Pelindo III

Tahun 2013 dicanangkan sebagai Tahun Kinerja Pegawai Pelindo III. Pencanangan tersebut dilakukan bersamaan dengan peresmian seragam baru perusahaan. Komitmen yang ada dalam nota Tahun Kinerja Pegawai Pelindo III meliputi *pengakuan terhadap pegawai sebagai aset terpenting perusahaan, kepedulian dan keberanian dalam melakukan investasi pegawai, mendorong penciptaan sistem reward dan punishment yang adil dan transparan, serta mendorong dan menyelesaikan permasalahan strategis pengelolaan SDM guna meningkatkan kinerja pegawai dan daya saing perusahaan baik di tingkat nasional maupun internasional*. Komitmen tersebut ditandatangani bersama oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto dan Ketua DPP SPPI III M. Fatkhur Roji.



Pelindo Idol Cabang Banjarmasin

Digelar beberapa waktu dengan melibatkan 65 orang peserta baik staf maupun pejabat struktural, dan 3 orang juri. Acara ini digelar guna memberikan kesempatan kepada pegawai untuk menyalurkan bakat seni mereka khususnya dalam hal menyanyi. Terbagi dalam 2 tahapan, tahap penyisihan dan tahap final, ajang ini memilih enam orang terbaik. Masing-masing adalah Andry Wijaya Tamonob sebagai Juara I, Hardiyanto sebagai Juara II, dan Intan Putty sebagai Juara III. Selanjutnya, Faruk Saifullah sebagai Juara Harapan I, Endah Tri K sebagai Juara Harapan II, dan Dolvina sebagai Juara Harapan III.



Rangkaian Maulid Nabi Muhammad SAW 1434 H

Di lingkungan Kantor Pusat Pelindo III rangkaian Maulid Nabi Muhammad SAW 1434 H dilanjutkan dengan ceramah keagamaan dengan menghadirkan KH. Agoes Ali Mashuri (Gus Ali). Acara itu digelar hari Jumat minggu pertama bulan Februari 2013 di ruang Auditorium Bromo Lantai 5 Kantor Pusat Pelindo III. Dalam tausiahnya, Gus Ali menerangkan akan pentingnya mengingat dan meneladani sifat-sifat serta ajaran-ajaran Rasulullah SAW. Terlebih lagi ajaran-ajaran mengenai ibadah kepada Allah SWT.

Sosialisasi Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3)

Memperingati Bulan K3 Nasional, Pelabuhan Cabang Tanjung Intan mengundang seluruh stakeholder di lingkungan kerjanya untuk mengikuti sosialisasi akan pentingnya K3. Tak kurang dari 100 orang ikut ambil bagian dalam acara tersebut. Mereka terdiri dari asosiasi di sektor kepelabuhanan serta instansi pemerintah. Tampil sebagai pembicara adalah Kepala Humas Pelindo III Edi Priyanto yang merupakan ahli K3 dengan bukti kepemilikan sertifikat Ahli K3 Umum dan Spesialis. Selain sosialisasi diadakan pula *kegiatan kerja bakti kebersihan di lingkungan pelabuhan, penghijauan pelabuhan, latihan penanggulangan kebakaran, serta latihan penanganan awal kecelakaan (P3K)*.



Terminal Domestik Benoa

Pelabuhan Benoa kini memiliki dua terminal penumpang yaitu terminal penumpang *kapal pesiar* internasional (dermaga timur) dan terminal domestik (dermaga selatan). Sebelumnya pelayanan terminal domestik dan internasional menjadi satu di dermaga timur. Peresmian terminal domestik awal Januari 2013, dilakukan oleh Kepala Syahbandar & Otoritas Pelabuhan (KSOP) Benoa Widodo Eko Santoso, dan dihadiri General Manager PT Palayaran Nasional Indonesia (PELNI) Cabang Benoa dan Kapolsek Benoa.

Seragam Kerja Baru

Terhitung sejak 29 Januari 2013, Pelindo III secara resmi memperkenalkan seragam baru perusahaan. Peresmian seragam baru tersebut ditandai dengan pelepasan seragam lama oleh Direktur Utama Pelindo III Djarwo Surjanto, di sela-sela penyelenggaraan rapat Rencana Kerja dan Anggaran Perusahaan (RKAP) 2013. Penggunaan seragam baru perusahaan diharapkan dapat meningkatkan citra perusahaan serta menambah motivasi kerja bagi pegawai.



Launching Seragam Pelindo III Cabang Tanjung Intan

Pasca peresmian seragam baru perusahaan di Kantor Pusat Pelindo III, jejak itu diikuti oleh Pelindo III Cabang Tanjung Intan. Di bawah komando Abdul Rofid Fanany, seluruh pegawai kompak mengenakan seragam baru itu dan mengabadikannya dalam sebuah foto. Berikut penampakannya !



Seratus Anak Yatim Dikhitan

Sebanyak 100 orang anak yatim dan dhuafa menjalani khitanan massal yang diadakan oleh Pelindo III akhir Januari lalu. Kegiatan khitanan massal diadakan oleh Pelindo III dalam rangka Maulid Nabi Muhammad SAW. Bekerjasama dengan Lembaga Manajemen Infaq (LMI) dan RS PHC kegiatan khitanan massal telah berlangsung selama beberapa tahun terakhir.



Aktivitas Operasional Pelindo III Terus Meningkat

Arus Petikemas Tahun 2012 Mencapai 3,9 Juta TEU's

Selama kurun waktu tahun 2012 realisasi arus petikemas di lingkungan Pelindo III mencapai 3.925.930 TEU's atau 3.247.972 boks. Jumlah tersebut meningkat 9 persen jika dibandingkan dengan tahun 2011 sebanyak 3.603.204 TEU's atau 2.964.751 boks.

"Dari tahun ke tahun, trend petikemas di lingkungan Pelindo III semakin meningkat, rata-rata persentase peningkatannya berkisar antara 7-8 persen," jelas Direktur Operasi dan Teknik Pelindo III Faris Assagaf saat ditemui di ruang kerjanya akhir Januari lalu.

Kontribusi arus petikemas di lingkungan Pelindo III masih didominasi Pelabuhan Tanjung Perak. Tercatat sebanyak 2.852.705 TEU's atau 2.390.122 boks petikemas melalui pelabuhan terbesar di Jawa Timur itu.

Penyumbang kenaikan arus petikemas terbesar berikutnya adalah Pelabuhan Tanjung Emas Semarang (termasuk di dalamnya Terminal Petikemas Semarang) yang mencatat arus petikemas sebanyak 456.993 TEU's atau 286.366 boks. Disusul kemudian Terminal Petikemas Banjarmasin yang mencatat arus petikemas sebanyak 419.335 TEU's atau 384.323 boks.

"Arus petikemas di Banjarmasin meningkat sekitar 15 persen, hal itu karena pengaruh penetapan *Windows System* yang memberikan jaminan kepada kapal pembawa muatan untuk langsung dilayani oleh Pelindo III," tambahnya.

Peningkatan arus petikemas juga terjadi di pelabuhan-pelabuhan lain yang melayani bongkar muat petikemas seperti Pelabuhan Batulicin (Kawasan Cabang Kotabaru), Pelabuhan Sampit, Pelabuhan Kumai, Pelabuhan Tenau Kupang, Pelabuhan Lembar dan Pelabuhan Maumere.

"Bahkan di Pelabuhan Batulicin (Kawasan Cabang Kotabaru) peningkatan arus petikemas mencapai 104 persen," kata Faris.

Pada tahun 2010 arus petikemas di lingkungan Pelindo III tercatat sebanyak 3.244.762 TEU's atau 2.666.322 boks. Sedangkan di tahun 2009 sebanyak 2.989.711 TEU's atau 2.468.368 boks.

Peningkatan arus petikemas tersebut diduga lantaran pengiriman barang dalam bentuk petikemas semakin diminati oleh para pemilik barang. Petikemas dinilai lebih aman karena barang yang didalamnya terlindungi dari cuaca sehingga tidak mudah rusak.

"Petikemas juga lebih aman dari pencurian karena dilengkapi dengan kunci pengaman," tambahnya.

Ukuran petikemas yang lazim di Indonesia adalah 40 feet dan 20 feet, sedangkan satuan ukuran petikemas dinyatakan dalam bentuk TEU's (Twenty feet Equivalent Units). Satu unit petikemas ukuran 20 feet sama dengan 1 TEU's sedangkan satu unit petikemas ukuran 40 feet sama dengan 2 TEU's.

“
Petikemas
juga lebih
aman dari
pencurian
karena
dilengkapi
dengan kunci
pengaman
”





Kapal, Barang, dan Penumpang

Pelindo III mencatat selama tahun 2012 kunjungan kapal meningkat sebesar 1 persen jika dibandingkan dengan tahun 2011. Dalam satuan unit, arus kapal mencapai 74.889 unit dan dalam satuan GT tercatat 262.660.080 GT. Sementara di tahun 2011, kunjungan kapal sebanyak 74.412 unit dan 260.688.965 GT.

Peningkatan cukup tinggi terjadi di Pelabuhan Banjarmasin yang mencatat kunjungan kapal sebanyak 16.045 unit atau meningkat 5 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang terealisasi 15.341 unit. Bukan hanya peningkatan dalam satuan unit, peningkatan dalam satuan GT juga terjadi dengan realisasi tahun 2012 sebesar 90.415.482 GT atau meningkat 6 persen dibandingkan tahun sebelumnya yang hanya tercapai 85.092.019 GT.

Sementara itu, peningkatan arus petikemas di lingkungan Pelindo III yang cukup tinggi tidak diikuti dengan peningkatan arus barang general cargo. Arus barang dalam satuan Ton mengalami penurunan hingga 9 persen jika dibandingkan dengan tahun 2011, dimana tahun 2012 ini tercatat sebanyak 85.707.097 Ton dan tahun 2011 sebanyak 94.691.709 Ton.

Hal serupa juga terjadi pada muatan dalam satuan Ton/Liter dimana terjadi penurunan hingga 12 persen jika dibandingkan dengan tahun 2011. Pelindo III mencatat muatan dalam satuan Ton/Liter pada tahun 2012 sebanyak 31.485.767 Ton/Liter terpaut jauh dari tahun 2011 yang mencapai 35.586.412 Ton/Liter.

"Berbeda dengan barang dalam satuan M³, dimana terjadi peningkatan 6 persen dari tahun sebelumnya. Tahun 2012 tercatat sebanyak 6.199.856 M³ dan tahun 2011 tercatat sebanyak 5.837.206 M³," kata Faris menjelaskan.

Jumlah arus penumpang di lingkungan Pelindo III juga mengalami penurunan. Tahun 2011 lalu sebanyak 3.606.898 orang melalui terminal penumpang laut di seluruh lingkungan Pelindo III. Sementara di tahun 2012 kemarin arus penumpang di lingkungan Pelindo III tercatat 3.452.404 orang, atau turun 4 persen jika dibandingkan dengan tahun 2011.

"Fenomena ini terjadi karena saat ini masyarakat lebih banyak beralih ke moda transportasi udara. Rute penerbangan yang semakin banyak, harga tiket pesawat yang tidak terpaut jauh dengan tiket kapal laut, menjadikan masyarakat lebih memilih pesawat daripada kapal," tambahnya.

Walau demikian, peningkatan arus penumpang terjadi pada penumpang asing yang datang dengan menggunakan kapal pesiar. Jika tahun 2011 lalu wisatawan yang menunggangi kapal pesiar sebanyak 46.351 orang, maka di tahun 2012 kemarin wisatawan asing yang melalui terminal penumpang Pelindo III sebanyak 57.544 orang.

Peningkatan jumlah wisatawan asing juga dibarengi dengan meningkatnya arus kunjungan kapal pesiar di lingkungan Pelindo III. Terjadi peningkatan kunjungan kapal pesiar dari yang semula 76 kapal di tahun 2011 menjadi 92 kapal di tahun 2012. (Berlian 3)

Arus petikemas di Banjarmasin meningkat sekitar 15 persen, hal itu karena pengaruh penetapan Windows System yang memberikan jaminan kepada kapal pembawa muatan untuk langsung dilayani oleh Pelindo III



LOMPATAN BESAR CABANG CELUKAN BAWANG

“ Akibat dari peningkatan kinerja,
maka pendapatan Cabang
Celukanbawang juga ikut
mengalami kenaikan sangat
signifikan ”

” P ATUT diakui bahwa kunjungan kapal pesiar pengangkut wisatawan manca negara (wisman), telah mampu memberi kontribusi besar bagi pendapatan Pelindo III Cabang Celukanbawang. Kendati demikian, yang mengakibatkan terjadinya lonjakan pendapatan bukan hanya dari segmen usaha itu saja. Sebab pada tahun lalu, kami juga telah mampu merealisasikan terjadinya investasi dari pihak ketiga” jelas General Manager Pelindo III Cabang Celukanbawang, Dewa Adikumarajaya kepada Reporter Dermaga.

Lebih jauh diterangkan, di antara peluang yang dicapai dan dapat direalisasikan adalah:

1. Terjadinya peningkatan kunjungan kapal-kapal asing berbendera RRC yang membongkar material untuk pembangunan PLTU Celukanbawang,



“Manfaat dari peningkatan kinerja, maka pendapatan Cabang Celukanbawang juga ikut mengalami kenaikan sangat signifikan. Dari target pendapatan 2012 yang dianggarkan dalam RKAP sebesar Rp.151.180.000 ternyata dalam realisasinya dapat dicapai sebesar Rp.1.484.414.002 yang berarti tercapai 981,88% diatas anggaran”



2. Distribusi aspal oleh PT Disa Manunggal Karya yang membangun instalasi dengan biaya sendiri dan sudah akan beroperasi penuh pada Agustus 2013 mendatang,
3. Kerjasama dengan perusahaan semen PT Holcim yang pernah beroperasi tetapi mengalami kemandegan beberapa tahun,
4. Persewaan lahan untuk pasokan pipa dan alat-alat keperluan bagi off-shore, serta
5. Realisasi persewaan lahan oleh PT Semen Indonesia yang akan membangun silo.

Akibat terjadinya semua kegiatan itu, telah berimbas pada meningkatnya arus kapal dan barang di Pelindo III Cabang Celukanbawang. Berdasar data traffic, apabila kunjungan kapal pada tahun 2011 baru tercatat 145 unit dengan 367.023 Gross Tonage (GT), maka pada tahun 2012 mengalami peningkatan menjadi 219 unit dan 596.127 GT. Hal tersebut berarti kenaikan 151% dalam unit dan 162% dalam GT. Realisasi kunjungan kapal pada tahun 2012 lalu juga melampaui 123% dari target RKA yang hanya dianggarkan 178 dalam unit dan 146% yang dianggarkan dalam 409.567 GT. Untuk arus barang, dalam RKA dianggarkan sebesar 482.300 ton, 3.675 M3 dan 400 ton/liter. Dalam realisasi tercapai 716.242 ton, 4.075 M3 dan 330 ton/liter. Capaian ini juga

terhitung lebih besar dibanding tahun sebelumnya yang hanya tercatat 489.046 ton, 2.473 M3, 330 ton/liter.

“Dampak positif dari peningkatan kinerja, maka pendapatan Cabang Celukanbawang juga ikut mengalami kenaikan sangat signifikan. Dari target pendapatan 2012 yang dianggarkan dalam RKAP sebesar Rp.151.180.000 ternyata dalam realisasinya dapat dicapai sebesar Rp.1.484.414.002 yang berarti tercapai 981,88% diatas anggaran” ujar GM Pelindo III Cabang Celukanbawang Dewa Adikumarajaya mengakhiri penjelasannya kepada Dermaga. (Nilam)

Trafik Pelabuhan Celukanbawang 2012

NO	URAIAN	SATUAN	REALISASI 2011	REALISASI 2012	TREN (%)
1	Arus Kapal	Unit	145	219	151.03
		GT	367.023	596.127	162.97
2	Arus Barang	Ton	489.046	716.242	146.87
		M3	2.473	4.075	164.78
		Ton/Lt	330	348	105.45
3	Arus Penumpang	Orang	-	652	-

Sumber : Bahan paparan raker General Manager Pelindo III Cabang Celukanbawang tahun 2013.

CABANG BIMA TINGKATKAN KINERJA

**“Berkat akselerasi berkelanjutan
Pelindo III Cabang Bima untuk pertama kali
dalam sejarah, meraih laba usaha”**



TEKAD Manajemen Pelindo III mendorong seluruh cabang yang ada di lingkungan kerjanya agar tak lagi menjadi pelabuhan yang merugi, tampaknya kian menjadi kenyataan. Sampai dengan tiga tahun lalu, masih terdapat tiga cabang di Nusa Tenggara Timur (NTT), Nusa Tenggara Barat (NTB) dan Bali yang belum mampu membukukan laba usaha. Namun pada tahun 2011 Cabang Pelabuhan Celukanbawang sudah mulai berhasil terbebas dari kerugian, untuk kemudian pada tahun 2012 disusul oleh Pelindo III Cabang Bima.

Dalam evaluasi kinerja strategis tahun 2012 yang dipaparkan dalam Rapat Kerja Pelindo III Tahun 2013 di Kantor Pusat tanggal 28-29 Januari lalu, General Manager Pelindo III Cabang Bima secara rinci mengemukakan hal-hal yang berpengaruh signifikan terhadap kinerja cabang.

“Berkat kerja keras seluruh staf dan pegawai cabang serta arahan dari Kantor Pusat, Alhamdulillah pada tahun 2012 untuk



pertama kalinya dalam sejarah, Pelindo III Cabang Bima berhasil membukukan laba usaha sebesar Rp.82.481.000. Padahal dalam RKA kami ditargetkan bakal mengalami kerugian sebesar Rp.409.805.000,” ungkap GM Pelabuhan Bima Dadan Darmawan dalam perbincangan dengan Reporter Dermaga di sela-sela rapat kerja di Kantor Pusat yang jadwalnya berlangsung ketat.

Lebih Tinggi

Keberhasilan membukukan laba usaha tersebut, menurut GM Pelindo III Cabang Bima tak terlepas dari terlampaunya target dari lima segmen usaha, yang meliputi:

1. Kenaikan jumlah barang yang dibongkar/muat melalui Pelabuhan Bima untuk komoditas bag cargo utamanya semen dan pupuk dalam ton (40%), dan rumput laut in bag dalam m3 (415%);
2. Kenaikan jumlah barang yang dibongkar melalui Kawasan Pelabuhan Badas untuk komoditas MFO (217%) dan batubara (252%);
3. Kenaikan jumlah barang-barang General Cargo kapal-kapal pelra di Pelabuhan Bima (135%);
4. Semua barang yang dibongkar muat dikenakan penumpukan 1 masa;
5. Kenaikan pas harian terutama pas orang dan truck seiring kenaikan arus barang;
6. Kenaikan Pas Terminal Penumpang melalui optimalisasi penjarangan pas;
7. Adanya kunjungan kapal pesiar.

Namun dibalik berbagai peningkatan tersebut, Dadan mengakui masih terdapat satu segmen usaha yang masih belum berhasil melampaui target, karena pada saat membuat anggaran terlalu optimis dengan besaran Rp.2.784.954.00, atas dasar asumsi bahwa semua cargo yang dibongkar/muat melalui dermaga dermaga Bima dan badas akan dapat ditangani oleh Pelindo III. Namun ternyata keberadaan PBM lain masih diakui oleh pemerintah, sehingga capaian target meleset dari asumsi awal.

"Kendati demikian, realisasi tahun 2012 sebesar Rp.895.224.000 (368.854 ton) ternyata masih jauh lebih tinggi dari realisasi tahun 2011 yang hanya tercapai sebesar Rp.242.222.000 (110.296 ton). Artinya realisasi tahun 2012 meningkat 369%, karena adanya kegiatan handling B/M yang baru, yaitu untuk MFO, jagung in bag dan pupuk in bag diluar regular berupa aspal curah," jelas GM Pelindo III Bima pula.

Akselerasi Berkelanjutan

Dalam menjelaskan langkah akselerasi yang berkelanjutan. Dadan Darmawan mengatakan tentang peningkatan usaha eksisting, yang meliputi:

1. Menyiapkan lokasi penumpukan petikemas yang memadai, mengingat CY yang ada belum diperkeras, dengan cara memanfaatkan jalan pelabuhan yang beraspal dan lapangan yang diratakan dengan tanah urugan di tepi dermaga;
2. Selain melaksanakan bongkar/muat pupuk in bag yang sudah berjalan di Pelabuhan Badas, Pelindo III Cabang Bima akan melaksanakan jasa pergudangan untuk pengelolaan barang di gudang meliputi:
 - a) Jasa stapel gudang;
 - b) Jasa penerimaan serta pengeluaran barang, serta
 - c) Administrasi stock barang dengan penawaran Rp.31.000 per ton;
3. Meningkatkan kualitas pelayanan bongkar/muat MFO dengan menggunakan tiang penyangga permanen dari besi;
4. Meningkatkan pelayanan muat jagung dengan bekerja full-shift - 2

Menurut GM Pelindo III Cabang Bima, program kerja tahun 2013 yang akan dilaksanakan meliputi:

1. Selain melaksanakan bongkar/muat jagung milik penusaha lokal, Cabang Bima juga merencanakan untuk melaksanakan pemuatan jagung milik Charoen Pokphand di Pelabuhan Kawasan Badas;
2. Mengusulkan investasi perkerasan lapangan penumpukan di Pelabuhan Badas seluas 10.000 m²;
3. Memasarkan tanah HPL kepada pengelola Pulau Mojo dan pengusaha pariwisata Sumbawa untuk perhotelan;
4. Menangani bongkar/muat batubara PT Newmont di Pelabuhan Badas.

Target Tahun 2013

"Melihat kondisi lingkungan Pelindo III Cabang Bima yang kadang diguncang isu rusuh sosial, sebenarnya kami takut dalam menyusun target tahun 2013. Tetapi dengan tekad untuk maju dan didukung oleh manajemen, kami dalam melaksanakan tugas selaku Terminal Operator harus fokus pada pelayanan prima. Namun pada RKA 2013 Cabang Bima dianggarkan untuk memperoleh pendapatan sebesar Rp.5,8 miliar, dengan laba usaha Rp.185 juta. Peningkatan target ini bukan suatu beban, tetapi kami anggap sebagai tantangan, yang harus dijawab dengan kerja keras," ujar Dadan Darmawan.

Guna mencapai target tersebut, ia mengharap adanya dukungan dari Kantor Pusat Pelindo III, berupa:

1. Persetujuan perkerasan Container Yard seluas 10.000 m² (nominal);
2. Tindak lanjut pengelolaan dan pembangunan fasilitas pelabuhan dengan dana APBD di Pelabuhan Bima dan Badas;
3. Persetujuan penghapusan Ex Terminal Penumpang Badas yang sejak tahun 2000 tidak pernah digunakan, dan akan dimanfaatkan sebagai lapangan penumpukan;
4. Persetujuan pembelian Gudang 450 m² milik PT Tirta Buana Sumbawa di Pelabuhan Badas yang sewa tanahnya tidak diperpanjang lagi, dan rencananya akan disewakan Rp.10 juta per bulan kepada perusahaan pupuk atau semen.

Memberikan keterangan terkait dengan usaha rintisan angkutan petikemas dari Surabaya ke Badas yang dilaksanakan oleh PT Mentari Sejati Perkasa, GM Pelindo III Cabang Bima mengakui sebagai langkah yang patut mendapat apresiasi khusus. Dengan adanya bongkar muat petikemas di Pelabuhan Kawasan tersebut, bukan saja Pelindo III yang dapat memetik keuntungan, tetapi masyarakat Sumbawa Barat juga dapat ikut merasakan manfaatnya. Sebab dengan adanya angkutan barang dengan memanfaatkan petikemas, maka bahan kebutuhan pokok sehari-hari jadi lebih mudah didapat di pasar dengan disparitas harga yang tak terlalu mencolok,

"Sebagai usaha rintisan, volume angkutan petikemas yang dilakukan oleh PT Mentari Sejati Perkasa memang tidak "ujug-ujug" banyak. Tetapi dari hari ke hari, mulai tampak peningkatan, dan kami harap hingga pertengahan tahun 2013 ini, volumenya akan lebih signifikan lagi. Pada trip pertama 23 Desember 2012 hanya dibongkar 8 boks, tetapi pada trip kedua pada 19 Januari 2013 sudah "melonjak" jadi 43 boks. Untuk trip ketiga 22 Januari memang agak menurun yaitu hanya 23 boks, tetapi pada trip keempat pada 27 Januari kembali menjadi 35 boks. Grafiknya memang masih variatif, tetapi melihat tingginya permintaan pasar, "piraku" tidak bisa makin meningkat," jelas GM Pelindo III Cabang Bima Dadan Darmawan mengakhiri keterangan kepada Dermaga. ("ujug-ujug"=serta merta; "piraku"=masa iya, Red).***

Arus Kapal Dan Barang di Pelindo III Cabang Bima

NO	URAIAN	SATUAN	REALISASI		TREN (%)
			2011	2012	
ARUS KAPAL	PELAYARAN DAN DISTRIBUSI				
	Σ TRAFIK PELAYARAN	Unit	1.385,00	1.414,00	102,09
		GT	1.562.219,00	1.777.155,00	113,76
	JENIS KAPAL				
ARUS BARANG	Σ TRAFIK JENIS KAPAL	Unit	1.385,00	1.414,00	102,09
		GT	1.562.219,00	1.777.155,00	113,76
	Σ KEMASAN DAN DISTRIBUSI	Ton	292.934,00	456.476,00	155,83
		M3	89.395,00	102.271,00	114,40
	Σ PETIKEMAS	Ton / Liter	282.207,00	317.378,00	112,46
		Box	0	8	0
		Teus	0	8	0
		Ton	0	0	0
	Σ PENUMPANG	Orang	63.036,00	66.385,00	105,31

Sumber : Materi Paparan General Manager



Wahyu Suparyono, Akt., M.M., Komisaris Utama PT RS Primasatya Husada Citra

RS PHC, KAWAN KETIKA SEHAT, SAHABAT KETIKA SAKIT



Setelah layanan kesehatan pegawai Pelindo III bergeser dari sistem kapitasi ke asuransi, maka dinamika pegawai ketika sakit pun semakin bervariasi. Sebagian mengatakan bahwa sistem asuransi adalah sistem terbaik yang sudah pernah ada. Sebagian mengatakan bahwa sistem ini masih memerlukan banyak adaptasi dan sosialisasi. Sebagian lain mengatakan bahwa layanan kesehatan Pelindo III semakin lama semakin baik. Bagaimana dengan posisi Rumah Sakit Primasatya Husada Citra (RS PHC) yang saat ini eksis sebagai anak perusahaan? Berikut pandangan Wahyu Suparyono, Akt., M.M., Komisaris Utama PT RS PHC bersama wartawan Majalah Dermaga.

Dermaga :

Pak, dengar-dengar layanan kesehatan pegawai Pelindo III semakin bagus ya?

Wahyu Suparyono, Akt., M.M. (selanjutnya disebut sebagai **Pak Komut**):

Alhamdulillah, manajemen selalu berusaha terbaik untuk perusahaan dan pegawai, Layanan kesehatan

pegawai memang direformasi untuk kebaikan masa mendatang, bukan berarti masa lalu lantas dianggap buruk, melainkan kita secara kolektif memang perlu untuk senantiasa memperbaiki diri, utamanya semakin memuaskan pelanggan baik pelanggan internal maupun eksternal.

Perusahaan memiliki pelanggan eksternal yakni pemilik barang (cargo owner), dan pemilik kapal (ship owner), selain itu juga kita memiliki banyak stakeholder (pemangku kepentingan) yang perlu untuk senantiasa kita apresiasi dan perhatikan. Agar semua puas secara proporsional, profesional, dan juga memenuhi kaidah kepatutan kewajaran dan kepatutan.

Selain itu, perusahaan juga memiliki pelanggan internal, yakni para pegawai. Pegawai pun juga memerlukan kepuasan, termasuk dalam layanan kesehatan.

Dermaga : Apakah selama ini layanan kesehatan melalui Rumah Sakit PHC telah memenuhi standar kepuasan pegawai, Pak ?

Pak Komut: Kita perlu identifikasi dulu, standar kepuasan yang dimaksud secara metodologis yang mana, apakah kepuasan pegawai terhadap sistem layanan kesehatan kita, kepuasan pegawai terhadap perusahaan asuransi yang menjadi mitra perusahaan, atau kepuasan pegawai terhadap layanan kesehatan di RS PHC ?

Jadi ada 3 (tiga) variabel kepuasan pegawai yang tidak merujuk secara langsung kepada PHC, ini jelas secara metodologis perlu kita dalami dan evaluasi. Sejauh ini memang ada yang perlu diperbaiki, namun kita percaya bahwa para pegawai secara umum telah puas terhadap manajemen kita.

Konteksnya PHC, saya ingin memberikan apresiasi, syukur Alhamdulillah, dan mengucapkan selamat atas prestasi PT RS PHC, yang selain mendapatkan sertifikasi ISO, sertifikasi layanan Catering Sehat, juga mendapatkan prestasi sebagai The Best Champion untuk kategori Rumah Sakit dalam forum Surabaya Excellent Customer Award 2012, MarkPlus, yang penghargaanannya diberikan langsung oleh Founder MarkPlus, Bapak Hermawan Kartajaya, di Hotel Sheraton Surabaya belum lama ini.

Ini dapat dikatakan sebagai pemacu dan pemicu untuk senantiasa bersemangat maju, mencetak prestasi, khususnya untuk semakin melayani pasien dan pelanggan dengan sepenuh hati.

Dermaga :

Apaakah ada masukan atau pendapat terkait dengan layanan kesehatan pegawai, Pak ?

Pak Komut :

Saya dapat menggarisbawahi beberapa hal sebagai berikut ini;

Pertama, bahwa diakui layanan kesehatan PT RS PHC masih memerlukan banyak kerja keras, kerja cerdas, juga kerja tuntas dan ikhlas, disebabkan pola kerja sama dengan induk perusahaan, yakni Pelindo III masih dalam tahap adaptasi paska diberlakukannya sistem layanan Asuransi, setelah sebelumnya sistem kapitasi. Proses adaptasi di sini bukanlah merujuk kepada kerumitan administrasi, melainkan sebagian pegawai atau pensiunan kita, perlu lebih terbiasa dengan layanan asuransi dengan segenap dinamika yang ada, termasuk bila pada sistem layanan farmasi ada yang masuk kategori excess klaim, dan sejenisnya. Kiranya sosialisasi yang lebih intensif akan mengatasi situasi ini.

Kedua, kita tahu dari laporan manajemen bahwa pertumbuhan produksi dan pendapatan serta laba tumbuh secara baik, dimana taksasi laba sebelum pajak adalah 124% dari anggaran, atau sebesar Rp6,4 miliar, dengan pendapatan usaha bersih ditaksasikan naik 115% dari Anggaran, atau sebesar Rp153 miliar lebih. Ini menunjukkan bahwa dari sisi pertumbuhan, layanan jasa PT Rumah Sakit PHC optimis untuk ditumbuhkembangkan di masa mendatang, minat pasien untuk berobat ke RS PHC juga semakin baik.

Ketiga, bahwa dari pendekatan tools manajemen Balanced Score Card, baik dari dimensi Aspek Keuangan, Aspek Pelanggan, Aspek Proses Bisnis Internal, dan Aspek Pembelajaran Organisasi juga indikator-indikator kinerja yang ada, menunjukkan indikasi semakin baik, sehingga logika yang ada bahwa dengan semakin tingginya minat konsumen terhadap layanan kesehatan PT RS PHC, dituntut untuk juga meningkatkan layanan, baik dari sisi layanan infrastruktur (gedung, kamar yang lebih representatif), suprastruktur (peralatan medis, laboratorium), juga lebih utama lagi ketersediaan SDM medis maupun non medis yang representative.

Dermaga :

Apa yang sedang dan akan dilakukan PHC sehubungan dengan Proyek Terminl Teluk Lamong yang direncanakan akan beroperasi pad tahun 2014 ?

Pak Komut :

Ya, kami berpikir keras bagaimna mengimbangi perhitungan kenaikan permintaan dengan kemampuan pelayanan. Selain itu, mengimbangi kecenderungan semakin ramainya potensi traffic perdagangan melalui Pelabuhan Tanjung Perak, termasuk pengembangan Teluk Lamong yang diramalkan akan meningkatkan arus kargo dengan signifikan, memang berpotensi

tuntutan layanan kesehatan atau jumlah pasien juga akan meningkat, maka kami jug mendukung untuk upaya investasi pengembangan gedung RS PHC di Jalan Kalimas Baru No.89 yang dulunya merupakan lahan eks CV. Mansyur dengan luas 4.372 M², sehingga kita dapat mengantisipasi ledakan pasien, maaf maksudnya adalah melimpahnya jumlah pasien di masa mendatang, maka kami sangat memahami, dan mendukung, usulan investasi tersebut dari pihak Direksi RS PHC ketika Rapat Umum Pemegang Saham.

Dermaga :

Apa harapan Bapak terhadap pegawai perusahaan?

Pak Komut :

Harapan saya adalah agar semua pegawai selalu sehat lahir batin, moril dan spiritual, ya Insya Allah yang sehat intinya, dan jangan sungkan-sungkan ke RS PHC baik ketika sehat semisal untuk periksa laboratorium, medical check up, dan sejenisnya, maupun ketika sakit. Kita tahu bahwa RS PHC dalah anak perusahaan kita, jadi kita perlu untuk memupuk kebanggaan dan cinta kepada anak perusahaan. Sama halnya teman-teman Pertamina bangga dan cinta kepada RS Pertamina, ya kita juga perlu meniru secara positif untuk bangga dan cinta kepada PHC. Karena sejatinya RS PHC adalah kawan sehat dan sahabat ketika sakit.

Semua orang tidak ingin sakit, namun kalau sakit itu datang, datanglah ke RS PHC, untuk memupuk kesehatan juga, karena kalau kita datang ke RS PHC, bukan sekedar kesembuhan yang kita dapat, namun juga kemungkinan bertemu dengan kerabat kerja atau mantan teman kerja, yang pertemuan silaturahmi itu juga mempercepat kesembuhan dan pemulihan dari sakit. Ya seperti di rumah sendiri. Insha Allah semua layanan juga akan kita tingkatkan, sehingga kepuasan pasien/konsumen akan semakin baik.



SIMPANG SUSUN & AKSES TOL DUKUNG TELUK LAMONG

“Kemacetan parah jalan penghubung kota Gresik dengan Surabaya, berpotensi ganggu kinerja Terminal Teluk Lamong”



TAHUN 2014 mendatang, akan menjadi momentum tak terlupakan dalam pengembangan Pelabuhan Tanjung Perak. Dengan akan dimulainya pengoperasian Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL), akan dapat dibuktikan bahwa Pelindo III, bukan hanya sekedar Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang hanya dapat mengoperasikan pelabuhan-pelabuhan “peninggalan Belanda” yang usianya telah lebih dari 100 tahun.

“Tuduhan miring seperti itu sangat menyesatkan, mengingat pengoperasian terhadap pelabuhan masa lalu, seperti halnya usaha perkeretaapian, telekomunikasi, pegadaian dan banyak BUMN lainnya, sudah didasari oleh payung hukum. Tuduhan itu juga tak mau melihat kenyataan yang terjadi dilapangan, bahwa sejak berstatus Perjan, Perum hingga Perseroan Terbatas, Pelindo III sudah cukup banyak membangun berbagai fasilitas baru atas biaya sendiri seperti Terminal Petikemas Surabaya (TPS), Terminal Peti Kemas Semarang (TPKS), Terminal Peti Kemas Banjarmasin (TPKB), Terminal Multipurpose Bagendang di Sampit, Terminal Multipurpose Panglima Utar di Kumai, dan lain sebagainya” ujar pengamat pelabuhan dari ITS Raja Oloan Saut Gurning dalam suatu perbincangan dengan Reporter Dermaga beberapa waktu lalu.

Seperti telah berulang kali disebutkan, bahwa pembangunan fasilitas baru TMTL adalah dalam rangka mengatasi ancaman stagnasi terhadap Pelabuhan Tanjung Perak, sekali gus menjawab kebutuhan fasilitas yang lebih mampu mengimbangi pertumbuhan arus kapal dan arus barang yang makin besar.

Pada tahap awal, menjelang pengoperasian awal, infrastruktur yang sudah maupun akan segera tersedia adalah:

1. Dermaga 500X80 meter,
2. Lapangan curah kering 6 hektar,
3. Lapangan penumpukan petikemas 15 hektar
4. Perkantoran 7,2 hektar
5. Fasilitas operasional pada tahap awal akan tersedia
6. 5 unit Container Crane (CC),
7. 2 unit Ship Unloader,
8. 30 unit Head Truck dan Chassis,
9. 2 unit Conveyor, dan
10. 10 unit Automatic Stacking Crane (ASC).

“Dengan mencermati kondisi yang berlangsung dalam pembangunan TMTL selama ini, kami optimis

bahwa tenggat waktu penyelesaian proyek dapat rampung sesuai dengan jadwal. Kecuali beberapa kejadian kecil, dapat disebutkan bahwa selama ini tak pernah muncul kendala yang berarti. Kendala berupa cuaca yang cukup ekstrim akhir-akhir ini tak menghalangi proses pekerjaan di lapangan. Juga percikan masalah sosial, dapat diselesaikan dengan cara pendekatan kekeluargaan. Kondisi di lingkungan proyek juga tidak pernah terjadi kecelakaan kerja, alias *zero accident*” jelas Pimpinan Proyek Teluk Lamong Harry Dharmawan kepada Reporter Dermaga.

Perlu Akses

Segala kesibukan konsolidasi dan distribusi barang di terminal modern yang dibangun di perairan tak begitu jauh dengan jalur jalan antara kota Surabaya dengan Gresik tersebut, tetapi dengan sendirinya memerlukan akses jalan penghubung dengan “dunia luar”. Sebab gejala umum yang terjadi selama ini di Indonesia, ketika BUMN Pelabuhan membangun fasilitas dan infrastruktur pelabuhan, ternyata “kurang nyambung” dengan proyek pembangunan infrastruktur jalan yang menjadi tanggung jawab pemerintah. Hal ini tidak saja terjadi pada pelabuhan “kecil” di Mekarputih dan Satui di Kalimantan Selatan, atau Bagendang dan Bumiharjo di Kalimantan Tengah, tetapi juga pada pembangunan Terminal Kalibaru di Tanjung Priok, Jakarta.

Beruntung bahwa Pemprov Jatim maupun Pemkot Surabaya, memiliki atensi khusus terhadap pembangunan TMTL. Meskipun belum jelas bagaimana bentuknya, tetapi Gubernur Jatim maupun Walikota Surabaya telah pernah menyatakan akan mencari solusi tentang jalan akses ke Teluk Lamong.

Persoalan sebenarnya, bukan hanya kesiapan Pemprov dan Pemkot mendukung TMTL dengan akses jalan, tetapi bagaimana akses jalan yang akan dibangun itu kelak tak menambah potensi keruwetan seperti yang selama ini terjadi pada jalur jalan raya lama Surabaya-Gresik, lewat Grege-Tambak Osowilangon. Pada masa lalu, jalur ini hanya merupakan jalan berukuran lebar 9 meter, menembus perumahan nelayan, petambak dan petani garam. Namun sejak satu dekade terakhir, di kiri kanan jalan yang telah dilebarkan menjadi dua jalur masing-masing dengan kelebaran sekitar 12 meter, telah tumbuh

berbagai industri, mulai dari pergudangan hingga manufacturing, yang dengan sendirinya berkontribusi meningkatkan jumlah kendaraan pengangkut yang berpotensi menimbulkan kemacetan.

Tiga titik paling rawan kemacetan, setiap hari terjadi pada titik Kalianak yang masih belum berhasil dilebarkan, Tambak Osowilangon yang terdapat jembatan rusak dan pertigaan Margomulyo sebagai in/outlet Kawasan Industri Margomulyo. Apabila semula potensi macet hanya terjadi pada menjelang dan akhir jam kerja, tetapi saat ini rata-rata kemacetan bisa terjadi mulai jam 06.00 hingga 17.00 pada siang hari dan jam 19.30 sampai jam 23.00 pada malam hari. Penyebabnya selain jumlah truk pengangkut yang sangat banyak, pada sisi kanan-kiri bahu jalan juga biasa digunakan untuk parkir kendaraan yang menunggu giliran kerja membongkar atau memuat barang di pabrik yang berada di seluruh sisi Jalan Margomulyo.

Simpang Susun & Akses Tol

Menjawab pertanyaan Reporter Dermaga tentang fenomena kemacetan rutin yang kelak bisa berpotensi mengganggu kelancaran angkutan barang dari TMTL, Pimpinan Proyek Teluk Lamong Harry Dharmawan mengatakan: “Sebenarnya hal itu tak ada sangkut pautnya dengan tugas saya sebagai pimpinan proyek pembangunan TMTL. Tetapi sebagai sekedar sumbang saran, kalau boleh memilih, kami akan lebih senang apabila konsolidasi dan distribusi barang ke dan dari Terminal Multipurpose Teluk Lamong (TMTL) bertumpu pada angkutan kereta api yang memiliki daya angkut besar, cepat, aman dan tak mengganggu moda angkutan lainnya hingga tak mengakibatkan kemacetan lalu lintas dan kerusakan infrastruktur jalan raya. Kami menyambut baik prakarsa dari PT Kereta Api Indonesia (KAI) dan Dinas Perhubungan & Lalu Lintas Angkutan Jalan (Dishub & LLAJ) Provinsi Jawa Timur yang mengusulkan dibangunnya jalur kereta api ke terminal baru yang akan dioperasikan Tahun 2014 mendatang tersebut. Namun kami belum tahu persis sejauh mana rincian usulan PT KAI tersebut, termasuk apa saja yang dibutuhkan guna mendukung sarana angkutan barang”.

Sementara itu, belum lama ini Pemprov Jatim telah melakukan survey jalur KA

Surabaya-Gresik yang berhubungan langsung dengan Teluk Lamong. Survey ini tak lepas dari pembangunan *double-track* KA Jakarta-Surabaya yang tengah dikembangkan oleh PT KAI dalam rangka meningkatkan kelancaran angkutan barang dan mobilitas penumpang.

Secara terpisah Kepala Humas Kantor Pusat Pelindo III Edi Priyanto menjelaskan bahwa Pelindo III sangat mendukung bila usulan masuknya angkutan KA ke TMTL dapat direalisasikan, karena hal itu akan dapat mengurangi tingkat kemacetan yang saat ini sering terjadi pada titik-titik tertentu jalur jalan Surabaya-Gresik. Berdasar perhitungan sementara, bila TMTL sudah dioperasikan tahun 2014 maka barang-barang curah kering yang akan melalui terminal tersebut mencapai



diperkirakan akan mencapai 300.000 TEU's dan petikemas domestik pada kisaran 400.000 TEU's. Untuk melayani angkutan komoditas tersebut, diperkirakan diperlukan tambahan armada hingga sekitar 1.500 unit.

“Sambil menunggu perkembangan usulan angkutan KA masuk ke TMTL, kami juga telah mengirimkan kajian pembangunan simpang susun di pertemuan antara jalan Tambak Osowilangon dan jalan akses ke Terminal Multipurpose Teluk Lamong kepada Kementerian Pekerjaan Umum. Solusi lain adalah dengan membangun *connecting road* dari Terminal Multipurpose Teluk Lamong menuju jalan tol Surabaya-Gresik yang hanya berjarak satu kilometer” kata Edi Priyanto mengakhiri perbincangan dengan DERMAGA. (Nilam)

DIREKTUR KPU PELINDO III:

BISNIS KAPAL PESIAR PERLU KOMITMEN BERSAMA

“Meningkatnya kunjungan kapal pesiar mendorong dilaksanakan Rencana Aksi dan dukungan komitmen bersama”

PELAYARAN keliling dunia menggunakan kapal pesiar, pada akhirnya menjadi bisnis palancongan yang melibatkan berbagai pemangku kepentingan. Mulai mereka yang berniat melakukan pelayaran wisata, agen perjalanan, biro pariwisata, perusahaan pelayaran, pengelola pelabuhan, usaha hotel/restoran/angkutan darat, hingga institusi pemerintahan: Kantor Kesyahbandaran, Bea Cukai dan Imigrasi. Menurut Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha Pelindo III Husein Latief pada event “Cruise Innovation Promoting Wonderful Indonesia” di Discovery Room Kartika Plaza Hotel, Kuta, Bali menjelang akhir 2012 lalu.

Pengembangan bisnis kapal pesiar di Indonesia, diperlukan komitmen bersama seluruh pemangku kepentingan, termasuk kementerian Perhubungan, Kementerian Pariwisata & Ekonomi Kreatif, Kementerian Keuangan, Kementerian Hukum & HAM serta Dinas Hidro Oseanografi.

Dari tahun ke tahun kapal pesiar-call ke Indonesia sebagai negara yang dikenal memiliki banyak obyek wisata, mengalami peningkatan cukup signifikan. Utamanya sejak tahun 2009, ketika terjadi 135 calls. Angka itu merupakan lonjakan mengejutkan, mengingat pada tahun 2008 baru terjadi kunjungan kapal pesiar sebanyak 38 unit ke berbagai pelabuhan Indonesia yang berdekatan dengan Daerah Tujuan Wisata (DTW).

Terkait hal tersebut, Sekretaris Perusahaan yang juga Ketua Tim Kapal Pesiar Pelindo III, Sumitro Agus Budiarto pernah berucap: “Hasil keikutsertaan pimpinan Pelindo III dan pejabat lainnya dalam event pariwisata yang pernah diselenggarakan di Shanghai dan Sydney harus ditindaklanjuti dengan terbangunnya sinergi mendorong promosi pariwisata Indonesia di luar negeri, dengan tujuan untuk lebih meningkatkan jumlah wisatawan mancanegara (wisman) ke Indonesia. Untuk mencapai itu para pemangku kepentingan bersetuju untuk duduk satu meja dan merancang komitmen bersama”.

Karakteristik Pelabuhan

Menurut Dir KPU: *minimum requirement* pelabuhan tujuan kapal pesiar, meliputi;

1. Lebar alur pelayaran minimal 3X lebar kapal,
2. Kedalaman alur pelayaran minimal adalah draft kapal maksimal (termasuk Squat Effect) ditambah 2 meter,
3. Diameter kolam putar (turning basin) minimal adalah 1,3 kali Panjang Kapal, dan
4. Air Draft Clearance minimal 2 meter.

Karakteristik pelabuhan-pelabuhan dilingkungan Pelindo III yang jadi tujuan kunjungan kapal pesiar, perlu dikembangkan, mengingat karakteristik berbagai jenis kapal pesiar yang meliputi:

"Persyaratan minimum tersebut, harus jadi perhatian pengelola pelabuhan yang akan melayani kapal-kapal pesiar. Apabila kurang diperhatikan, kapal-kapal pesiar akan enggan berkunjung ke pelabuhan yang dimaksud. Harus diingat, apabila seorang nakhoda kapal pesiar menemukan ketidaktepatan syarat minimum, maka hal itu akan menyebar sebagai informasi antar sesama nakhoda kapal wisata ke seluruh dunia. Dan para nakhoda kapal cuise lainnya akan mengambil sikap sama, tak mau menyinggahi pelabuhan tersebut" jelas Dir KPU Pelindo III.

Oleh sebab seperti disebutkan di atas, maka dalam rangka merebut peluang dalam mengembangkan bisnis kapal pesiar di Indonesia, Manajemen Pelindo III akan segera menyiapkan tiga pelabuhan cabangnya, untuk nantinya juga disusul dengan mengembangkan pelabuhan-pelabuhan lain yang menjadi destination port.

Tipe Kapal Pesiar	LOA (meter)	Draft (meter)	Kapasitas (Passengers)
Expedition Vessel	120	5	150
Soft Adventure Vessel	150	6	400
Destination Vessel	200	7	800
Large Kapal Pesiar Ships	320	8	Up to 3.000

Untuk Pelabuhan Benoa yang diarahkan menjadi turnaround port, sudah mulai dilakukan pengerukan dan pembenahan, meliputi:

1. Pengerukan kolam dermaga timur dengan kedalaman -10 meter LWS;
2. Pengerukan turning basin dengan kedalaman -10 meter LWS
3. Pemasangan satu unit mooring dolphin kapasitas 150 ton;
4. Penyediaan dua unit perangkat X-Ray di terminal penumpang;
5. System penanganan dan pemantauan bagasi yang sederhana dan efisien.

Selain itu, untuk Pelabuhan Tanjung Perak sudah mulai dilaksanakan pekerjaan tahap awal pembangunan terminal penumpang modern. Sedangkan untuk Pelabuhan Tanjung Emas Semarang sudah dilakukan peninggian dan pendalaman kolam Dermaga Samudera dan revitalisasi terminal penumpang.

Sebagai akhir paparan pada workshop "Cruise Innovation Promoting Wonderful Indonesia", Direktur KPU Pelindo III Husein Latief mengharapkan komitmen bersama, yang kemudian ditandatangani dengan sebutan "Bali Commitment" terkait dengan:

Kementerian Perhubungan:

1. Dukungan untuk pengerukan di sisi alur pelayaran
2. Dukungan kemudahan regulasi pelayanan kapal pesiar dalam negeri



Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif:

1. Dukungan dalam promosi destinasi kapal pesiar dan pelabuhan tujuan (port of call);
2. Dukungan dalam pengembangan potensi wisata di Indonesia

Kementerian Keuangan/Direktorat Jenderal Bea Cukai:

Dukungan pemantauan bagasi yang efektif dan efisien berstandar internasional

Kementerian Hukum dan Hak Azasi Manusia/Imigrasi:

Dukungan layanan imigrasi yang efektif dan efisien berstandar internasional

Dinas Hidro Oseanografi:

Dukungan untuk melakukan pemutakhiran data kedalaman perairan di Indonesia.

Terus Meningkat

Terkait dengan penembangan bisnis kapal pariwisata di Indonesia, Direktur Promosi Konvensi, Insentif, Event dan Minat Khusus (PIEMK) Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif Rizky Handayani pernah menyatakan kepada Dermaga, bahwa pasar kapal pesiar global tahun 2011 lalu mencapai 19,5 juta dengan pangsa terbesar di Amerika Utara (11,29 juta), disusul Eropa (6,07 juta), Asia Pasifik (1,35 juta) dan Amerika Selatan (1,21 juta). Dari pasar Asia Pasifik, sejauh ini pertumbuhan kapal pesiar traffic ke Indonesia baru mencapai 114.000 orang pada tahun 2012 dan diproyeksikan pada tahun 2013 akan meningkat menjadi 160.000 orang.

Untuk kapal pesiar season 2013, Dir PIEMK menjelaskan bahwa di seluruh Indonesia saat ini terdapat 70 DTW, dan dari 300 calls yang diprediksi, 155 calls diantaranya akan dilakukan dengan kapal ekspedisi yang rata-rata mempunyai kapasitas angkut 1.054 penumpang ditambah sepertiganya terdiri dari Anak Buah kapal (ABK). Untuk tahun 2013 sudah akan mulai masuk ke Indonesia kapal-kapal pesiar besar seperti "Radiance of the Seas", "Celebrity Solstice" dan "Diamond Princess" dengan panjang sekitar 300 meter berkapasitas penumpang diatas 2.000 orang.



Indonesia mempunyai peluang besar dalam pasar global pariwisata, karena berada di tengah-tengah jalur Asia

“Indonesia mempunyai peluang besar dalam pasar global pariwisata, karena berada di tengah-tengah jalur Asia yang menurut data tahun 2011, mempunyai pasar 800.000 penumpang dan Australia dengan pasar 550.000 penumpang. Pada saat ini di Indonesia telah beroperasi 29 kapal pesiar line, yang merupakan pendukung kekuatan Indonesia sebagai negara kepulauan yang punya kemampuan mengakomodasikan semua segmen pasar wisata kapal pesiar. Artinya, kapal-kapal ukuran besar akan memberikan kontribusi pada pengembangan sektor pariwisata di destinasi utama, sedang kapal ukuran menengah bersama kapal ekspedisi memberikan kontribusi menyebarkan dampak ekonomi wisata kapal pesiar ke seluruh kepulauan Indonesia” tutur Direktur PIEMK yang biasa disapa akrab dengan panggilan Kiki.

Kondisi ini, menurut Kiki akan terus meningkat, mengingat RCCL kapal pesiar line di Singapura berpotensi menyumbang potensi distribusi pasar Singapura ke Belawan dan Sabang pada jalur Selat Malaka. Sementara itu, P&O Australia sudah menyatakan keinginannya menjadikan Pelabuhan Benoa sebagai turn around port, sedangkan “Orion Expedition Cruise” merencanakan semua itenary-nya ke Indonesia pada tahun 2013 ini.

Komitmen Pemerintah

Sementara itu, Direktur Pelabuhan dan Pengerukan (Dir Pelpeng) Kementerian Perhubungan Kemal Heryandri, menyebutkan adanya kesungguhan pemerintah dalam menyiapkan kondisi bagi setiap pelabuhan yang berpotensi disinggahi kapal-kapal pesiar. Utamanya bagi pelabuhan yang memiliki kerentanan karena kedangkalan, sehingga perlu dilakukan pendalaman dan pelebaran alur pelayaran, guna memenuhi persyaratan draft kapal yang keluar masuk di pelabuhan tersebut.

Kemal juga mengatakan, dalam hal kunjungan wisman dengan kapal pesiar di Indonesia telah terjadi evolusi yang sangat besar perkembangannya. Bila pada tahun 1970 dimensi kapal masih berkisar pada 37.600 GT, dan di tahun 1980 besaran kapal meningkat menjadi GT 73.000, maka kapal-kapal pesiar buatan tahun 2009 seperti MV “Oasis of

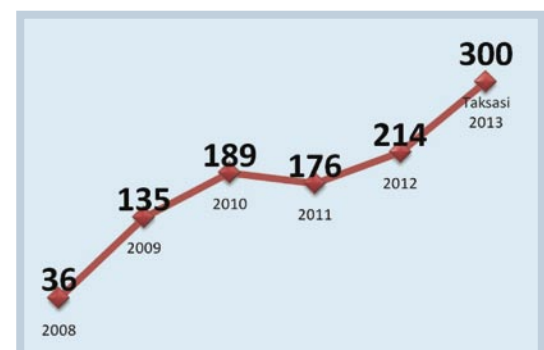
the Seas” memiliki dimensi berkisar GT 225.000. Sehingga kondisi pelabuhan juga harus terus-menerus menyesuaikan dengan volume kapal yang akan berkunjung, agar mampu melayani dengan baik.

“Para wisman yang menggunakan kapal pesiar untuk berwisata keliling dunia merupakan orang-orang kaya

yang di tiap destinasi membelanjakan uang mereka pada jumlah sekitar US \$.100 per orang. Nilai ekonomi kegiatan pariwisata tersebut masih akan ditambah lagi dari pengeluaran ABK yang berkisar US \$.90 per orang di obyek yang dikunjungi. Bila seluruh nilai tersebut dikonversikan ke rupiah, akan didapat jumlah yang signifikan. Karenanya tak mengherankan bila dari operator kapal maupun operator wisata muncul tuntutan lebih kepada operator pelabuhan yang dikunjungi. Selain harus terdapat jaminan keamanan di alur dan kolam, mereka tak mau ambil risiko yang dapat menimbulkan gangguan bagi wisatawan selama di terminal maupun ketika melakukan perjalanan darat sampai dengan mengunjungi obyek wisata” ungkap Dir Pelpeng Kemal Heryandri.

Dalam rangka mewujudkan komitmennya, maka pada tahun 2012 pemerintah telah mulai melakukan pengerukan dan pelebaran alur pelayaran pada pelabuhan-pelabuhan Sabang di Aceh, Kumai di Kalimantan Tengah, Tanjung Emas di Jawa Tengah, Tanjung Perak, Probolinggo keduanya di Jawa Timur, Celukanbawang, Benoa, Tanah Ampo ketiganya di Bali, Lembar di Nusa Tenggara Barat, Komodo, Waikelo, Tenau Kupang yang kesemuanya berada di Nusa Tenggara Timur. (Nilam)

Grafik Pertumbuhan Jumlah Kunjungan Kapal Pesiar Nasional



KAPAL PESIAR MENINGKAT DOLLAR DIDAPAT

“ Sepuluh pelabuhan segera disiapkan menerima kunjungan kapal pesiar besar pengangkut wisatawan mancanegara ”

KUNJUNGAN kapal pesiar pengangkut wisatawan mancanegara (wisman) ke pelabuhan-pelabuhan di lingkungan kerja Pelindo III selama tahun 2012 mengalami kenaikan cukup signifikan. Yaitu sebanyak 92 kapal pesiar, jauh lebih banyak jika dibandingkan dengan kunjungan di tahun 2011 yang hanya tercatat 76 kapal pesiar.

Peningkatan ini tak dapat dilepaskan dari kerja keras Kementerian Pariwisata & Ekonomi Kreatif, yang telah dengan giat memasarkan “Beautiful Indonesia” di banyak partisipasi event internasional di Florida AS, Marina Bay Sand Singapura, Shanghai China dan Marseille Perancis. Juga pada Sales Mission di Miami AS dan Sydney Australia, konferensi dan seminar Kapal pesiar Down Under di Hobart Australia, familization trip ke Bali dan Probolinggo hingga kunjungan ke pelabuhan destinasi dengan mengundang pakar-pakar pariwisata kapal pesiar internasional Captain Nikolaos Antalis dan Kapal pesiar Consulting management Hugues Lamy.

Sekretaris Perusahaan Pelindo III, Sumitro Agus Budiarto, menjelaskan bahwa kenaikan jumlah kunjungan kapal pesiar yang berkunjung ke wilayah kerja Pelindo III tersebut berimbas pula pada terjadinya besaran pendapatan dari segmen pelayanan terhadap kapal-kapal pesiar. Jelas Sumitro dalam kapasitasnya selaku Ketua Tim Kapal pesiar Pelindo III: “Apabila pada tahun 2011 pendapatan Pelindo III dari segmen pelayanan terhadap kapal-kapal pesiar tercatat sebesar US \$668.122 dan Rp.742 juta, maka pada tahun 2012 kemarin pendapatan Pelindo III dari pelayanan jasa bagi kapal-kapal pesiar mengalami peningkatan menjadi sebesar US \$1,2 Juta dan Rp.932 Juta” jelas Sumitro selaku Ketua Tim Kapal pesiar Pelindo III.

Pelabuhan Tujuan

Kenaikan pendapatan dari pelayanan terhadap kapal-kapal pesiar tersebut tak lepas dari total bobot kapal (*Gross Tonnage/GT*) dan banyaknya wisatawan yang datang. Pada tahun 2011 total bobot kapal yang berkunjung ke pelabuhan-pelabuhan dalam wilayah kerja Pelindo III tercatat sebesar 2.741.958 GT dengan jumlah wisman sebanyak 46.351 orang. Sementara di tahun 2012, total bobot kapal yang berkunjung sebesar 3.253.971 GT dengan jumlah wisatawan sebanyak 57.544 orang.

“ Tahun 2013 ini sudah ada 94 unit kapal pesiar yang berencana akan masuk ke wilayah Pelindo III ”



Kalau di atas Ketua Tim Kapal pesiar Pelindo III sudah menyebutkan pendapatan yang diraih dari pelayanan kapal, maka perlu pula dihitung peluang pendapatan yang dapat diraih dari sisi pendukung industri pariwisata, utamanya para pelaku ekonomi non formal seperti pedagang makanan/minuman dan cenderamata di obyek wisata.

"Pelabuhan Benoa Bali masih menjadi tujuan utama bagi kapal pesiar asing, sedikitnya ada 35 kapal pesiar yang membawa 27.523 wisatawan mancanegara yang tahun lalu berkunjung ke pelabuhan utama di Pulau Dewata tersebut," imbuh Sekper/ Ketua Tim Kapal Pesiar Pelindo III Sumitro Agus Budiarto kepada Reporter Dermaga.

Selain Pelabuhan Benoa, pelabuhan lain di lingkungan kerja Pelindo III yang menerima kunjungan kapal pesiar cukup banyak adalah Pelabuhan Lembar (17 kapal) dengan 17.236 wisatawan, dan Pelabuhan Tanjung Emas (17 kapal) dengan 9.683 wisatawan. Pelabuhan-pelabuhan lain di lingkungan Pelindo III yang juga menerima kunjungan kapal pesiar antara lain Pelabuhan Tanjung Perak (Surabaya Jawa Timur) 5 kapal, Pelabuhan Tanjung Tembaga (Probolinggo Jawa Timur) 4 kapal, Pelabuhan Panglima Utar (Kumai Kalimantan Tengah) 8 kapal, Pelabuhan Celukan Bawang (Bali) 3 kapal, Pelabuhan Tenau (Kupang Nusa Tenggara Timur) 2 kapal, dan Pelabuhan Bima (Nusa Tenggara Barat) 1 kapal.

Untuk jumlah penumpang kapal pesiar yang berkunjung ke Indonesia dilihat dari sebaran kunjungan ke berbagai Daerah Tujuan Wisata (DTW) ke berbagai pulau di Indonesia, tercatat sbb: Bali :49.516 (42%), Nusa Tenggara :37.066 (31%), Jawa : 16.108 (13%), Sulawesi : 4.463 (4%), Kalimantan : 3.680 (3%), Maluku 3.522 (3%), Sumatra : 3.296 (3%) dan Papua : 1.172 (1%)

"Tahun 2013 ini sudah ada 94 unit kapal pesiar yang berencana akan masuk ke wilayah Pelindo III. Secara keseluruhan, rencana kedatangan kapal pesiar di Indonesia mencapai 305 unit kapal pesiar, jumlah tersebut bisa saja bertambah atau berkurang, semua tergantung kepada *travel agent*," jelas Sumitro.

Sepuluh Destinasi

Sementara itu, Kementerian Pariwisata dan Ekonomi Kreatif telah menyatakan akan menyiapkan 10 pelabuhan yang dapat menerima kunjungan kapal-kapal pesiar dalam ukuran besar.

Pelabuhan-pelabuhan tersebut meliputi:

1. Pelabuhan Benoa



Lokasi : Kota Denpasar, Bali

Wisman yang berkunjung ke Bali, dapat melakukan turn around port, turun di Benoa untuk tinggal beberapa hari di Bali untuk kemudian melanjutkan pelayaran dengan kapal lain yang berkunjung ke Benoa. Setelah selesainya normalisasi alur pelayaran, kapal-kapal pesiar berukuran sampai lebih 300 meter, akan bisa bersandar along-side di dermaga Pelabuhan Benoa yang setelah pengerukan selesai akan mempunyai kedalaman kolam -9,5 meter LWS dengan luasan yang aman bagi manuver kapal berukuran besar. Obyek wisata yang dapat dikunjungi di Bali, cukup beragam mulai wisata budaya, wisata alam, arung jeram, snorkeling, dll.

2. Pelabuhan Celukan Bawang



Lokasi: Kabuparen Buleleng, Bali utara

Pelabuhan alam ini mempunyai alur dan kolam pelabuhan sampai -14 meter LWS hingga bisa disandari kapal-kapal besar. Meskioun harus sandar overstek, tetapi perairan di pelabuhan ini cukup tenang. Wisatawan dapat mengunjungo berbagai obyek wisata mulai pura kuno di Pojok Batu, air terjun bertingkt di Gitgit, museum lontar di Gedung Kirtya, wisata pantai di resort Lovina, dll.

3. Pelabuhan Lembar



Lokasi: Kabupaten Lombok Barat,
Provinsi Nusa Tenggara Barat

Untuk sementara ini, kapal-kapal pesiar harus labuh di Teluk Tering dan penumpang mendarat menggunakan tenderboat di dermaga pontoon. Obyek wisata yang dapat dikunjungi wisatawan antarlain: obyek wisata alam di Lombok timur, kawasan Taman Nasional Gunung Rinjani, gugusan pulsu-pulau di Gili Trawangan, Gili Meno dan Gili Air. Juga terdapat peninggalan masa kerajaan lama di Cakranegara, Taman Mayura, dll.

4. Pelabuhan Soekarno Hatta



Lokasi: Kota Makassar, Provinsi Sulawesi Selatan.

Untuk kondisi pelabuhannya cukup aman bagi kapal-kapal pesiar. Obyek wisata yang dapat dikunjungi, selain Tana Turaja, peninggalan benteng Hindia Belanda, Taman Nasional Batimurung dengan ratusan jenis kupu-kupu, dll

5. Pelabuhan Tanjung Tembaga



Lokasi: Kota Probolinggo, Provinsi Jawa Timur.

Untuk saat ini kapal harus berlabuh di lepas pantai. Wisatawan dapat berkunjung ke Taman Nasional Bromo-Tengger, atau menyeberang ke Madura Timur yang kaya peninggalan budaya di Keraton Sumenep, makam raja-raja Sumenep di Asta Tenggi, dll

6. Pelabuhan Sabang



Lokasi: Aceh.

Kapal-kapal harus berlabuh di lepas pantai. Para wisatawan dapat mengunjungi peninggalan masa lalu kerajaan Aceh, makam tua di Banda Aceh, menonton kesenian khas Saman Gayo, dll.

7. Pelabuhan Tanahampo

Lokasi: Kabupaten Karangasem Bali timur.

Kondisi pelabuhan masih belum dapat disandari, hingga kapal-kapal harus berlabuh. Obyek wisata yang dapat dikunjungi adalah Pura Induk di Besakih, arung

jeram di Telaga Waja, Puri Agung Karangasem dan Puri Agung Klungkung dengan bangunan Kertagosa, yang menyimpan induk hukum adat di Bali.



8. Pelabuhan Tanjung Emas

Lokasi: Kota Semarang, Provinsi Jawa Tengah.

Obyek wisata yang dapat dikunjungi, selain City Tour untuk melihat gereja Portugis dan China Town, Museum kereta api Ambrawa, perkebunan kopi Bedono, Candi Borobudur, dll;



9. Pelabuhan Tanjung Perak

Lokasi: Kota Surabaya Provinsi Jawa Timur.

Dengan dermaga Jamrud Utara yang memiliki kedalaman kolam -10 meter LWS, kapal-kapalruise dapat sandar dengan aman. Obyek wisata yang dapat dikunjungi selain City Tour dengan heritage nya, juga ke situs bekas kerajaan majapahit di Trowulan, Kabupaten Mojokerto.



10. Pelabuhan Tanjung Priok



Lokasi: DKI Jakarta

Obyek wisata utama adalah City Tour. (Nilam)

TARGET TPS 2013 TEMBUS 1,4 Juta TEU's

“Kendala utama meningkatkan kinerja TPS, terletak pada keterbatasan alur barat,” Dirut PT TPS M. Zaini



“KALAU pada tahun-tahun terdahulu, kenaikan total throughput di Terminal Petikemas Surabaya (TPS) biasanya hanya berkisar antara 3-5% saja, maka pada tahun 2012 lalu terjadi peningkatan sampai 7%. Dari catatan realisasi bongkar muat petikemas untuk periode bulan Januari 2012 hingga Desember 2012, dapat dicapai 1.364.045 TEU's. Sedang pada periode yang sama tahun 2011 baru dicapai 1.278.786 TEU's,” ungkap Direktur Utama PT Terminal Petikemas Surabaya, M. Zaini kepada Reporter Dermaga.

Selanjutnya dijelaskan bahwa meskipun kenaikan signifikan terjadi pada arus petikemas domestik, tetapi total throughput di TPS masih didominasi oleh petikemas internasional. Peningkatan arus petikemas domestik memang cukup mencolok, yaitu mencapai 15% bila dibanding tahun sebelumnya.

Pada tahun 2011 arus petikemas domestik tercatat sebesar 180.441 TEU's dan tahun 2012 tercatat 207.242 TEU's. Sedangkan arus petikemas internasional meningkat 5%, yaitu dari 1.098.345 TEU's di tahun 2011 menjadi 1.156.803 TEU's di tahun 2012 lalu.

Untuk arus ekspor full hanya meningkat 2%, dengan perbandingan tahun 2011 mencapai 474.146 TEU's sedangkan pada tahun 2012 tercapai 481.642 TEU's. Sebaliknya, arus impor full mengalami peningkatan signifikan sebesar 9% dengan perbandingan 517.355 TEU's di tahun 2011 menjadi 564.893 TEU's pada tahun 2012 lalu.

Menurut Dirut TPS, kenaikan luar bisa terjadi pada arus reefer, yaitu sebesar 26%, kalau pada tahun 2011 baru tercatat 66.692 TEU's maka tahun 2012 dicapai 83.980 TEU's. Tentang hal tersebut, M. Zaini menjelaskan bahwa terjadinya lonjakan kenaikan penggunaan petikemas reefer ini terkait dengan kebijakan pemerintah dalam upaya mengalihkan pintu impor hortikultura dari Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta ke Tanjung Perak Surabaya.

Target Tahun 2013

“Mencermati fenomena yang terjadi akhir-akhir ini, kami telah melakukan kajian untuk meningkatkan target *throughput* tahun 2013 ini menjadi 1.401.000 TEU's. Namun dengan catatan, selama iklim perdagangan internasional, regional dan domestik tak mengalami gejolak yang bisa memicu krisis”.

Dirut TPS M. Zaini yang didampingi *Support*

Operational Manager Rumaji dan Kahumas TPS Muhammad Sholeh menjelaskan bahwa dibanding tahun sebelumnya arus kapal yang mengunjungi TPS terjadi penurunan dalam unit. Namun penurunan tersebut diimbangi dengan terjadinya peningkatan dalam *Gross Tonnage* (GT).

Fenomena ini menjadi bukti bahwa perusahaan-perusahaan pelayaran asing yang masih mendominasi angkutan komoditas ekspor/impor mulai mengoperasikan kapal-kapal dengan volume yang lebih besar. Menurut Rumaji untuk kapal-kapal berbendera asing jumlahnya mencapai sekitar 80 call per bulan. Sedangkan untuk angkutan komoditas antarpulau, yang keseluruhannya dilakukan menggunakan kapal-kapal berbendera Indonesia setiap bulan mencapai sekitar 55 call.

Revitalisasi APBS

Pada kesempatan tersebut, Dirut PTTPS menjelaskan pula, kendati pada saat ini Alur Pelayaran Barat Surabaya (APBS) belum lagi dapat difungsikan sebagai akses pendekat ke Pelabuhan Tanjung Perak Surabaya, tetapi di tahun 2012 yang baru lalu, telah terjadi pertumbuhan arus petikemas di semua terminal yang ada di pelabuhan terbesar kedua di Indonesia dan gerbang utama Kawasan Timur Indonesia (KTI) ini.

"Apabila revitalisasi APBS nanti telah selesai dan Terminal Multipurpose Teluk Lamong sudah dioperasikan, serta kapal-kapal Panamax sudah dapat dengan leluasa mengunjungi Tanjung Perak, arus petikemas di pelabuhan ini akan dapat mengalami peningkatan yang luar biasa," tutur M. Zaini.

Pada akhir penjelasannya, Dirut TPS mengatakan dalam rangka peningkatan kinerja terminal yang dipimpinnya, saat ini anak perusahaan Pelindo III tersebut sudah mulai melakukan studi pendalaman kolam guna mengantisipasi pengoperasian APBS. Selain itu juga tengah dilakukan penggantian beberapa fender di dermaga, guna mendukung pelayanan kunjungan kapal-kapal yang lebih besar.



Dalam penilaian Dirut TPS, pengoperasian APBS merupakan kunci yang akan berdampak kepada terbukanya peluang masuknya kapal-kapal yang berukuran lebih besar ke Tanjung Perak, yang akan mampu mengangkut petikemas dalam jumlah lebih besar. Bukan hanya sekitar 300-1.200 TEU's seperti saat ini, tetapi kedepan bisa 1.800-3.000 TEU's. Hal tersebut dinilai akan meningkatkan efisiensi biaya operasional kapal, sekaligus memperkecil jumlah kapal-kapal yang harus singgah di pelabuhan-pelabuhan Malaysia atau Singapura.

"Untuk masa dua hingga tiga tahun kedepan, TPS dengan kapasitas terpasang sampai 1,8 juta TEU's, masih akan dapat melayani peningkatan arus petikemas. Tetapi apabila nanti total throughput TPS sudah mencapai 1,5, maka perlu segera dilakukan pengembangan fasilitas dermaga, lapangan penumpukan maupun alat bongkar muat" kata Dirut TPS mengakhiri penjelasannya kepada Dermaga.***



Peningkatan arus petikemas domestik memang cukup mencolok, yaitu mencapai 15% bila dibanding tahun sebelumnya



PETIKEMAS, BUKAN SEKEDAR BOX BERBENTUK ROTI TAWAR



“ **Container merupakan sebuah peti berbentuk empat persegi panjang yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu terbuat dari besi maupun aluminium** ”

Sistem pengiriman barang dengan container mulai dikenal sejak tahun 1906, tetapi pengembangannya belum dikenal secara luas. Namun setelah Perang Dunia ke II sistem pengiriman dengan container mulai berkembang disebabkan karena banyaknya tuntutan-tuntutan dari pengirim barang untuk menekan biaya serta efisiensi waktu dalam sistem cargo handling kapal konvensional.

Dengan disponsori pemerintah Amerika Serikat dilakukan reseach dengan menghasilkan bahwa pengiriman barang dengan sistem containerisasi lebih efisien serta biaya yang dikeluarkan untuk lebih murah daripada menggunakan kapal konvensional.

Maka pada tahun 1956 diamerika dirubahlah dua kapal tanker jenis T.2 bernama IDEAL-X dan ALMENA menjadi kapal yang dapat memuat container

dengan dilengkapi trailer (Trailer Van) berukuran 35. Pelayaran pertama Ideal X dimulai tanggal 27 April 1956 dari Port New Ark Houston (Texas) dengan mengangkut 58 container.

Dengan suksesnya pelayaran tersebut maka pada tahun 1957 salah satu kapal Break Bulk milik "Pan Atlantic Steam Skip Company" dirubah menjadi "Full Cellular Container Ship". Ini merupakan kapal pertama yang palka-palka kapal konvensional dengan dilengkapi dengan special crane untuk keperluan bongkar muat Container. Sejak tahun itulah dimulainya sistem pengiriman barang dengan container.

Container merupakan sebuah peti berbentuk empat persegi panjang yang dirancang khusus dengan ukuran tertentu terbuat dari besi maupun aluminium serta memiliki pintu disalah satu sisinya

serta dapat digunakan berulang kali juga digunakan sebagai tempat untuk menyimpan sekaligus mengangkut muatan yang ada didalamnya .

Ukuran muatan dalam kegiatan pembongkaran maupun pemuatan barang dengan menggunakan container dinyatakan dalam TEUS (Twenty Foot Equivalent Units). Oleh karena ukuran standar dari petikemas atau container di mulai dari panjang 20 feet, maka satu petikemas 20' dinyatakan 1 (satu) TEUS dan petikemas 40' dinyatakan sebagai 2 teus atau sering dinyatakan dalam FEUS (Forty Foot Equivalent Units)

Meskipun ukuran container dari luar adalah seragam namun petikemas dikeluarkan dalam berbagai variasi sesuai kegunaannya. Menurut International Standard Organization (ISO) memberikan ketentuan-ketentuan standart container sebagai berikut :

1. Berbentuk tetap dan kuat untuk dapat dipakai berkali – kali;
2. Dibuat khusus untuk mengangkut barang melalui berbagai cara moda transfortasi dan tidak hanya untuk sekali pengiriman (one way transfort);
3. Dilengkapi dengan perlengkapan operasionalnya untuk segera dipakai terutama untuk memindahkan dari moda transfor yang satu ke moda transfor yang lain;
4. Container dibuat sedemikian rupa sehingga mudah diisi dan dikosongkan;

Adapun untuk macam dan jenis container dapat disesuaikan dengan barang - barang yang akan diangkut dengan menggunakan container, dalam hal ini dapat dibedakan menjadi beberapa bagian :

1. General Cargo Container

Container yang digunakan untuk mengangkut barang-barang umum (General Cargo)

Adapun macam – macam nya adalah sebagai berikut :

- a. General Purpose Container
Container yang biasa digunakan untuk mengakut muata umum yang memiliki pintu pada salah satu sisinya.
- b. Open Side Container
Container yang bagian sampingnya dapat dibuka untuk memasukan dan mengeluarkan barang yang karena ukuran atau beratnya

lebih mudah untuk dimasukan atau dikeluarkan dari samping container.

c. Open Top Container

Container yang bagian atasnya dapat dibuka agar barang dapat dimasukan atau dikeluarkan lewat atas. Tipe container ini digunakan untuk mengangkut muatan berat yang dapat dimasukan dari atas container dengan menggunakan derek (crane).

d. Ventilated Container

Container yang memiliki ventilasi agar terjadi sirkulasi udara dalam container untuk muatan tertentu.

2. Thermal Container

Container yang dilengkapi dengan alat pengatur suhu untuk mengangkut muatan – muatan tertentu. Adapun macam – macam Thermal Container adalah sebagai berikut :

a. I n s u l a t e d Container

Container yang bagian dinding dalamnya diberi isolasi agar udara dingin didalam container tidak merembes keluar.

b. Reefer Container

Container yang dilengkapi dengan mesin pendingin untuk mendinginkan muatan yang ada dalam container.

c. Heated Container

Container yang dilengkapi dengan mesin pemanas agar v udara yang ada dalam container dapat diatur pada suhu panas yang diinginkan.

3. Platform Container

Container yang berupa plat atau berupa lantai dasar, adapun macamnya dapat dibedakan menjadi 2 bagian yaitu :

a. Flat Rack Container

Container yang terdiri dari plat atau lantai dasar dengan dinding pada masing – masing ujungnya dan dibedakan menjadi 2 jenis yaitu:

1. Fixed Type : container yang dinding-dinding pada ujungnya

tidak dapat buka atau dilipat.

2. Collapsible Type: container yang dinding-dinding pada ujungnya dapat dibuka dan dilipat.

b. Plat Form Based Container

Container yang terdiri lantai dasar saja atau disebut juga artificial tween.

4. Tank Container

Sebuah tanki yang ditempatkan kedalam kerangka container dan dipergunakan untuk mengangkut muatan yang berupa cairan baik itu muatan cair (Bulk Liquid) maupun muatan gas (Bulk Gas).

Dalam pengiriman barang dengan menggunakan jasa transportasi laut yang perlu kita perhatikan adalah sistem penyerahan barang di pelabuhan muat dan sistem penyerahan barang dipelabuhan bongkar

5. Dry Bulk Container

Container standar yang dipergunakan khusus untuk mengangkut muatan curah (Bulk Cargo) dimana muatan dimasukan dari lubang bagian atas container dan untuk mengeluarkan muatan dari lubang bagian bawah container.

6. Special Container

Container yang dirancang khusus untuk mengangkut muatan tertentu, misalnya muatan ternak dengan menggunakan Cattle Container atau mobil dengan auto container.

Dalam pengiriman barang eksport import dengan menggunakan container, status barang dalam container dapat dibedakan menjadi 2 (dua) bagian yaitu :

a. Full Container Load

Suatu kondisi dimana container dimuat atau dipakai untuk pengirimam barang oleh satu pengirim barang dengan satu penerima barang di pelabuhan tujuan. Ciri – cirinya adalah sebagai berikut :



**“
Dalam setiap
pergerakan
container sejak
container
tersebut
dibongkar dari
kapal sampai
container
tersebut dimuat
ke atas kapal
harus memiliki
dokumen yang
menerangkan
kondisi
container
tersebut
”**

- b. Container berisi muatan dari satu shipper dan dikirim untuk satu consignee dipelabuhan tujuan.
10. Pemuatan barang kedalam container dilakukan oleh pihak shipper dengan kata lain “ Shipper’s Load Stowage and Count”
 - 1) Barang yang akan dikirim diserahkan oleh shipper di container yard (CY) didaerah pelabuhan.
 - 2) Pihak pengangkut tidak bertanggung jawab atas kerusakan kehilangan barang yang ada dalam container.
2. Less Than Container Load (LCL)
Suatu kondisi dimana container digunakan oleh beberapa shipper untuk mengirim barang untuk ditujukan ke beberapa consignee di pelabuhan tujuan
- Ciri-cirinya adalah :
 - a. Container digunakan oleh banyak shipper dan banyak consignee.
 - b. Penerimaan barang secara Break bulk dari pihak shipper dan pemuatan barang kedalam container dilakukan oleh pihak pengangkut.
11. Pembongkaran barang dari dalam kontainer dilakukan oleh pihak pengangkut dan diserahkan secara break bulk digudang CFS kepada consignee dipelabuhan tujuan.
12. Pihak pengangkut bertanggung jawab atas kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut secara LCL.
Dalam setiap pergerakan container sejak container tersebut dibongkar dari kapal sampai container tersebut dimuat ke atas kapal harus memiliki dokumen yang menerangkan kondisi container tersebut dengan tujuan untuk menjaga keamanan barang dalam container serta dokumen

pendukung yang sangat penting untuk pengajuan claim atas barang yang timbul sebagai akibat pengiriman barang dengan container. Adapun dokumen-dokumen yang berhubungan dengan container tersebut adalah sebagai berikut :

1. Job Discharge

Suatu dokumen yang dikeluarkan oleh pihak Terminal yang menerangkan kondisi atau status container pada saat dibongkar dari atas kapal untuk diletakkan dilapangan penumpukan CY atau Gudang CFS.

2. Job Slip

Suatu dokumen yang dikeluarkan oleh pihak Terminal yang menerangkan kondisi atau status container pada saat container akan ditarik dari lapangan penumpukan CY untuk dibawa ke gudang CFS atau ke gudang pemilik barang.

3. Equipment Interchange Report (EIR) In

Suatu dokumen yang dikeluarkan oleh terminal atau perusahaan depo container yang menerangkan kondisi atau status container pada saat container empty akan diserahkan ke pihak depo container.

4. Equipment Interchange Report (EIR) Out

Suatu dokumen yang dikeluarkan oleh terminal atau perusahaan depo container yang menerangkan kondisi atau status container pada saat keluar dari terminal atau depo container untuk digunakan kegiatan ekspor.

5. Job Order

Suatu dokumen yang dikeluarkan oleh pihak Terminal yang menerangkan kondisi atau status container pada saat diterima dilapangan penumpukan CY atau CFS.

6. Job Loading

Suatu dokumen yang dikeluarkan oleh pihak Terminal yang menerangkan kondisi atau status container pada saat dimuat ke atas kapal.

Dalam aktivitas pengiriman barang eksport import dengan menggunakan container dimana tidak semua container tersebut milik perusahaan pelayaran yang dimaksud namun sebagian milik perusahaan container yang khusus menyewakan container untuk disewa oleh perusahaan pelayaran. Adapun perusahaan dan status kepemilikan container adalah sebagai berikut :

1. Carrier Owned Container (Container Milik pengangkut)
Container yang dimiliki oleh perusahaan pelayaran itu sendiri
Contohnya :
REGU 5000207 : Milik Regional Container Lines (RCL)
MOLU 8081323: Milik Mitsui Osaka Lines (MOL)
APLU 6014203 : Milik American President Lines (APL)
2. Free Used
Suatu jenis perusahaan container dimana

pengangkut dapat menggunakan container milik perusahaan pelayaran lain yang akan digunakan untuk ekspor dengan persetujuan masing-masing principal dan container tersebut akan dikembalikan kembali kepada agen pelayaran pemilik container yang ada di pelabuhan tujuan.

3. Leased Container

Perusahaan yang khusus membuat dan menyewakan container untuk disewa kan kepada perusahaan pelayaran yang membutuhkan. Hal ini terjadi karena untuk menghindari container yang menganggur (Idle) pada saat kegiatan cargo movement dan kebutuhannya dapat dipenuhi secara regional maupun musiman.

4. Depo Container

Suatu perusahaan yang mengusahakan jasa penumpukan container empty milik perusahaan pelayaran dan sekaligus memberikan jasa pelayanan perbaikan - perbaikan container yang mengalami kerusakan.

Dalam pengiriman barang dengan menggunakan jasa transportasi laut yang perlu kita perhatikan adalah sistem penyerahan barang di pelabuhan muat dan sistem penyerahan barang dipelabuhan bongkar. Adapun model transfortasi pengiriman barang dengan menggunakan container dalam sistem pengiriman barang dengan menggunakan jasa tranfortasi laut yang dimaksud adalah sebagai berikut :

1. CY/CY (Container Yard to Container Yard)

Suatu sistem pengiriman barang export import dimana Shipper menyerahkan container didaerah lapangan penumpukan pelabuhan (CY) sampai barang tersebut diangkut oleh kapal dan dibongkar dipelabuhan tujuan dan diletakkan dilapangan penumpukan (CY) di pelabuhan tujuan sampai barang diserahkan kepada Importir di lapangan penumpukan (CY) container import dipelabuhan tujuan.

2. CFS/CFS (Container Freight Station to Container Freight Station)

Suatu sistem pengiriman barang ekspor impor dimana Shipper menyerahkan barang digudang pengangkut (CFS) sampai barang tersebut diangkut oleh kapal ke pelabuhan tujuan dan dibongkar dipelabuhan tujuan sampai barang diserahkan oleh pihak pengangkut kepada importir digudang CFS dipelabuhan tujuan.

3. CY/CFS (Container Yard to Container Freight Station)

Suatu sistem pengiriman barang export import dimana Shipper menyerahkan container didaerah lapangan penumpukan pelabuhan (CY) sampai barang tersebut diangkut oleh kapal dan importir mengambil barangnya digudang pengangkut dipelabuhan tujuan (CFS).

4. CFS/CY (Container Freight Station To Container Yard)

Suatu sistem pengiriman barang ekspor impor dimana Shipper menyerahkan barang digudang pengangkut (CFS) sampai barang tersebut diangkut oleh kapal ke pelabuhan tujuan dan barang diserahkan kepada Importir di daaerah lapangan penumpukan (CY) kontainer import dipelabuhan tujuan.

5. DOOR/DOOR (Door To Door)

Suatu sistem pengiriman barang dimana pengangkut menghandle seluruh kegiatan ekspor import barang sejak pemuatan barang kedalam kontainer digudang pengirim barang sampai barang tersebut dimuat keatas kapal untuk diangkut kepelabuhan tujuan dan penerima barang menerima barang tersebut digudang penerima barang.

6. FCL/FCL (Full Container Load to Full Container Load)

Sistem pengiriman barang dimana container tersebut isi oleh satu pengirim barang dipelabuhan muat dengan satu penerima barang dipelabuhan tujuan. Dengan status pengiriman barang CY/CY.

7. LCL/LCL (Less Than Container Load to Less Than Container Load)

Suatu sistem pengiriman barang secara partial dimana dalam satu container terdiri dari lebih dari satu pengirim barang dari pelabuhan muat dan lebih dari satu penerima barang dipelabuhan tujuan, dengan status pengiriman barang CFS/CFS.

Referensi : dari berbagai sumber

“

Dalam pengiriman barang dengan menggunakan jasa transportasi laut yang perlu kita perhatikan adalah sistem penyerahan barang di pelabuhan muat dan sistem penyerahan barang dipelabuhan bongkar.

”



Whistle Blower

Oleh : Sapto Wasono Subagiyo*

“
**Whistleblowing
 System memiliki
 tujuan untuk
 mendorong
 penguatan
 implementasi
 tata kelola
 perusahaan yang
 baik / GCG dan
 pengendalian
 intern di
 perusahaan**
 ”

Setiap orang pasti mengerti surat kaleng, tapi belum tentu mengerti tentang whistle blower, apa itu Whistle blower, buah macam apakah Whistle blower itu? Apakah whistle blower itu penting dan apa pengaruh dan manfaatnya? Pertanyaan ini pasti sering muncul mengenai whistle blower.

Secara harfiah *Whistle blower* didefinisikan sebagai tindakan seorang pekerja yang memutuskan untuk melapor kepada media, kekuasaan internal atau eksternal tentang hal-hal ilegal dan tidak etis yang terjadi di lingkungan kerja.

Berdasarkan penelitian Near & Miceli (1986) mengungkapkan bahwa *whistle blower* lebih memilih melakukan aksi balas dendam apabila mereka tidak mendapat dukungan yang mereka inginkan dari atasannya, insiden yang terjadi tergolong serius, dan menggunakan sarana eksternal untuk melaporkan kesalahan yang ada.

Dari penelitian terhadap fraud (penyimpangan/perbuatan melanggar hukum, dilakukan dengan sengaja, untuk tujuan tertentu untuk keuntungan pribadi atau kelompoknya secara tidak fair, yang langsung / tidak langsung merugikan pihak lain) menunjukkan bahwa terbongkarnya fraud / kecurangan yang dilakukan oleh individu maupun kelompok terbesar dari pihak internal baik dari internal auditor (satuan pengawasan intern) maupun laporan dari whistle blower,

Rothschild & Miethe (1999) mendapatkan informasi yang menarik tentang hal ini. Dengan menggunakan sampel pekerja dewasa di US, ditemukan bahwa 37% dari mereka menemukan tindakan menyimpang di dalam lingkungan kerja mereka dan 62% dari porsi ini melakukan tindakan *whistle blowing*. Namun hanya 16% yang melaporkan ke pihak eksternal, sisanya hanya melapor kepada pihak internal yang memiliki kuasa lebih tinggi.

Pro kontra tentang whistle blower sering terjadi, bagi yang kontra terhadap whistle blower menganggap bahwa : **1)** laporan mereka merupakan isu yang dapat berdampak buruk, baik kepada individu tersebut maupun organisasi yang dilaporkan, **2)** tindakan melaporkan ini termasuk tindakan menyimpang karena menyalahi aturan inti pekerjaan dalam perusahaan yang harus dipatuhi oleh semua pekerja, dan **3)** tindakan ini dikategorikan sebagai pengkhianatan terhadap perusahaan.

Sedangkan bagi yang Pro terhadap whistle blower, menganggap bahwa laporan *whistle blower* sebagai suatu bentuk tindakan sebagai warga negara yang baik oleh karena itu tindakan whistle blower harus terus didorong dan bahkan dianugerahi penghargaan.

Perilaku *whistle blower* berkembang atas beberapa alasan. **Pertama**, pergerakan dalam perekonomian yang berhubungan dengan peningkatan kualitas pendidikan,

keahlian, dan kepedualian sosial dari para pekerja. **Kedua**, keadaan ekonomi sekarang telah memberi informasi yang intensif dan menjadi penggerak informasi. **Ketiga**, akses informasi dan kemudahan berpublikasi menuntun *whistle blower* sebagai fenomena yang tidak bisa dicegah atas pergeseran perekonomian ini.

Perilaku *whistle blowing* dapat terjadi sebagai akibat dari penanaman nilai yang kuat atas suatu organisasi, mencakup bagaimana dan apa nilai-nilai serta budaya yang terdapat dalam organisasi tersebut. Dengan demikian, dapat disimpulkan bahwa pengaruh sosial dan budaya organisasi merupakan pengaruh yang kuat terhadap terjadinya *whistle blower*.

Suatu pertanyaan, apakah *whistle blower* perlu dikelola?

Berdasarkan Peraturan Menteri BUMN No 1/MBU/2011 tentang GCG, khususnya pada pasal 27 yang berbunyi "Direksi menyusun ketentuan yang mengatur mekanisme pelaporan atas dugaan penyimpangan pada BUMN yang bersangkutan".

Pada prinsipnya *whistle blower* ini harus dikelola dengan baik dan benar sehingga dapat memberikan manfaat bagi perusahaan, para *whistle blower* perlu diberikan saluran yang benar agar mereka dapat memberikan nilai tambah bagi perusahaan yang dilaporkannya.

Tata kelola *whistle blower* itu disebut **Whistleblowing system**, yaitu suatu sistem pencegahan dan identifikasi pelanggaran dalam suatu perusahaan / organisasi melalui sarana pengaduan / pelaporan pelanggaran.

Menurut Pedoman Sistem Pelaporan Pelanggaran – SPP (Whistleblowing System -WBS), KNKG, 2008: **Whistleblowing** adalah pengungkapan tindakan pelanggaran atau pengungkapan perbuatan yang melawan hukum, perbuatan tidak etis / tidak bermoral atau perbuatan lain yang dapat merugikan organisasi maupun pemangku kepentingan, yang dilakukan oleh karyawan atau pimpinan organisasi atau lembaga lain yang dapat mengambil tindakan atas pelanggaran tersebut.

Whistleblowing System bagi kementerian keuangan adalah aplikasi yang disediakan oleh Kementerian Keuangan bagi seseorang yang memiliki informasi dan ingin melaporkan suatu perbuatan berindikasi pelanggaran yang terjadi di lingkungan Kementerian Keuangan Republik Indonesia.

Tujuan dan Manfaat

Whistleblowing System memiliki tujuan untuk mendorong penguatan implementasi tata kelola perusahaan yang baik / GCG dan pengendalian intern di perusahaan.

Manfaat *Whistleblowing System* adalah:

1. Menciptakan iklim yang kondusif;
2. Memfasilitasi mekanisme penyampaian informasi penting & kritis untuk ditangani;
3. Mengurangi keengganan untuk melakukan pelanggaran;
4. Tersedianya sistem peringatan dini (*Early Warning System*);
5. Kesempatan untuk melakukan penanganan sebelum permasalahan meluas;



6. Mengurangi risiko dari permasalahan, termasuk reputasi;
7. Meningkatkan kepercayaan para pemangku kepentingan.

Kebijakan Perlindungan Pelapor

Merupakan kebijakan yang menyatakan secara tegas dan jelas bahwa perusahaan berkomitmen untuk melindungi pelapor pelanggaran yang beritikad baik dan perusahaan akan patuh terhadap segala peraturan perundangan yang terkait serta *best practices* yang berlaku dalam penyelenggaraan SPP. Peraturan perundangan yang terkait adalah Undang-undang No 13 Tahun 2006 tentang Perlindungan Saksi dan Pelapor.

Kebijakan ini perlu menyatakan secara jelas bahwa seorang pelapor pelanggaran

akan mendapatkan perlindungan dari :

1. Pemecatan yang tidak adil;
2. Penurunan jabatan atau pangkat;
3. Pelecehan atau diskriminasi dalam segala bentuknya;
4. Catatan yang merugikan dalam file data pribadinya.
5. Yang perlu ditekankan disini, bahwa selain kerahasiaan dan keamanan pelapor dilindungi; pelapor juga bisa dikenai sanksi bila pelaporan merupakan fitnah atau pelaporan palsu.

Kerahasiaan Pelapor

Pelapor tidak perlu khawatir terungkapnya identitas diri karena organisasi dalam *Whistle blowing system*

akan **MERAHSAIKAN IDENTITAS DIRI PELAPOR** sebagai *whistleblower*. Perusahaan menghargai informasi yang dilaporkan. Fokus dari *Whistle blowing system* adalah materi informasi yang dilaporkan.

Agar Kerahasiaan lebih terjaga, perhatikan hal-hal berikut ini:

1. Jika ingin identitas pelapor tetap rahasia, jangan memberitahukan/ mengisikan data-data pribadi, seperti nama, atau hubungan pelapor dengan para pelaku.
2. Jangan memberitahukan/ mengisikan data-data/informasi yang memungkinkan bagi orang lain untuk melakukan pelacakan.
3. Hindari orang lain mengetahui nama samaran (*username*), kata sandi (*password*)..

**Pelapor Tidak
Perlu Khawatir
Terungkapnya
Identitas
Diri Karena
Organisasi Dalam
Whistle Blowing
System Akan
Merahasiakan
Identitas Diri
Pelapor Sebagai
Whistleblower**

Pelapor yang menginginkan dirinya tetap dirahasiakan haruslah diberi jaminan atas kerahasiaan identitas pribadinya. Perlindungan hukum yang paling maksimal adalah perlindungan hukum seperti yang dijamin dalam kebijakan perlindungan pelapor yaitu pemberian keterangan tanpa bertatap muka dengan terlapor kepada setiap tingkat pemeriksaan berkala.

Agar laporan pelanggaran yang dikirim kepada Tim / Organisasi *Whistleblowing System* dapat ditindaklanjuti dengan cepat dan efektif, maka laporan sekurang-kurangnya memuat:

1. Kejadian apa yang dilaporkan : Tentang apa yang dilaporkan (inefisiensi, korupsi, suap, konflik kepentingan, penipuan, pencurian, konflik kepentingan, pelanggaran hukum).
2. Kapan kejadiannya : kapan hal yang dilaporkan terjadi.
3. Dimana kejadiannya : dimana tempat kejadian hal yang dilaporkan
4. Siapa saja yang terlibat : pada hal yang dilaporkan.
5. Berapa besar nilai kerugiannya : inefisiensi, dan lain-lain akibat hal yang dilaporkan tersebut.

Pengertian

1. Korupsi : Penyalahgunaan atau penyelewengan uang/aset perusahaan untuk keuntungan pribadi atau orang lain
2. Suap (*Bribery*) : suap merupakan penawaran, pemberian, penerimaan, permohonan atas suatu yg bernilai untuk mempengaruhi tindakan seseorang pegawai atau pejabat

3. Penipuan : Perbuatan atau perkataan tidak jujur dengan maksud menyesatkan, mengakali mencari untung Pemborosan, pemubaziran, ketidakefisienan, dalam penggunaan aset-aset perusahaan
4. Pencurian: Mengambil milik perusahaan tanpa ijin atau dengan tidak sah
5. Konflik kepentingan : Situasi dimana seseorang yang mendapatkan kekuasaan dan kewenangan, memiliki atau diduga memiliki kepentingan pribadi atas setiap penggunaan wewenang yang dimilikinya sehingga dapat memengaruhi kualitas dan kinerja yang seharusnya
6. Pelanggaran hukum : Perbuatan yang dilarang oleh peraturan perundang-undangan yang dapat berpengaruh secara langsung maupun tidak langsung kepada orang lain

Apa yang perlu dilaporkan?

1. Kecurangan
Adalah suatu perbuatan tidak jujur atau tipu muslihat meliputi antara lain, pemerasan, pemalsuan, menyembunyian atau penghancuran dokumen/laporan atau menggunakan dokumen palsu, yang dilakukan oleh seseorang/sekelompok orang yang menimbulkan potensi kerugian ataupun kerugian nyata terhadap perusahaan
Contoh dari tindakan kecurangan:
 - a) membuat dan/atau menggunakan dan/atau mengubah dan/atau menyalin dan/atau menggandakan data dan/atau keterangan yang tidak sesuai dengan sebenarnya sehingga merugikan perusahaan
 - b) menyalahgunakan/mengambil tanpa alasan hak uang/barang/data/ dokumen milik perusahaan di lingkungan kerja
2. Pelanggaran hukum & peraturan
adalah sebuah situasi dimana insan Perusahaan melakukan tindakan/ perbuatan pelanggaran yang diancam sanksi menurut ketentuan hukum yang berlaku, baik internal maupun eksternal
Contoh dari tindakan pelanggaran hukum & peraturan:
 - a) bertindak di luar kewenangan dengan tujuan untuk menguntungkan diri sendiri atau pihak lain (internal)
 - b) terlibat dalam jaringan pengedar obat-obat terlarang dan psikotropika (eksternal)
 - c) perbuatan yang dapat dikategorikan sebagai aktivitas pencurian uang (eksternal)
 - d) melakukan perbuatan yang melanggar sistem dan prosedur yang diatur dalam



- pedoman perusahaan yang dapat menimbulkan kerugian bagi perusahaan
- e) menyalahgunakan password milik pribadi maupun pegawai lain atau memberitahukan password milik pribadi maupun pegawai lain kepada pihak lain
 3. Penyuapan (*Bribery*)/Gratifikasi adalah tindakan menerima sesuatu dalam bentuk apapun dan berapapun jumlah/nilainya dari pihak terkait dengan jabatan/wewenang/tanggung jawabnya di Perusahaan
Contoh dari tindakan penyuapan (*Bribery*)/gratifikasi:
 - a) menerima imbalan secara langsung maupun tidak langsung dalam bentuk apapun dari pihak manapun yang terkait dengan tugas dan tanggung jawabnya
 - b) melakukan pungutan tidak sah dalam bentuk apapun juga dalam menjalankan tugasnya untuk kepentingan pribadi/golongan/pihak lain
 4. Benturan kepentingan adalah sebuah situasi dimana anggota direksi, anggota dewan komisaris, anggota komite, pegawai tetap/tidak tetap/outourcing (insan Perusahaan) karena kedudukan, jabatan, atau wewenang yang dimilikinya di Perusahaan mempunyai kepentingan pribadi yang dapat mempengaruhi tugas yang diamanatkan oleh Perusahaan secara obyektif, sehingga menimbulkan adanya pertentangan antara kepentingan pribadi dan/atau kelompok dan/atau keluarga dengan kepentingan ekonomis Perusahaan
Contoh dari tindakan benturan kepentingan:
 - a) pemberian fasilitas kredit kepada diri sendiri/ keluarga yang terindikasi melanggar ketentuan dan berpotensi merugikan Perusahaan secara ekonomis
 - b) pemberian keputusan penunjukan pihak tertentu sebagai penyedia barang/jasa, dimana insan Perusahaan tersebut mempunyai kepentingan ekonomis pada pihak yang ditunjuk tersebut
 5. Kelakuan tidak etis
Perbuatan atau tindakan yang dilakukan oleh insan Perusahaan yg tidak dapat dibenarkan secara etika yang berlaku seperti pelanggaran terhadap code of conduct Perusahaan.
Contoh dari kelakuan tidak etis:
 - a) Tidak menjaga rahasia perusahaan dan rahasia jabatan sebagaimana ditentukan oleh Perusahaan
 - b) Melakukan perbuatan asusila atau perjudian di lingkungan kerja
 - c) Mabuk, meminum minuman keras yang memabukkan, memakai dan/atau mengedarkan narkoba dan/atau zat adiktif lainnya di lingkungan perusahaan dan/atau pada waktu kerja
- Dalam tata kelola *Whistleblowing System*, perlu dibentuk tim / organisasi yang independen yang beranggotakan para profesional yang ahli dibidangnya dan memiliki integritas yang tinggi dalam menegakkan

Kata kata mutiara

- 1. Sebelum mengawasi orang lain, awasi diri sendiri terlebih dahulu**
- 2. Ingat, Sewaktu telunjuk tangan tertuju pada orang lain, tiga jari sebenarnya tertuju pada diri sendiri**
- 3. Lembut dalam penyampaian, tegas dalam pendirian**
- 4. Percaya itu baik, tetapi pengawasan lebih baik**

***Penulis kini menjabat sebagai Pengawas Bidang II SPI di Kantor Pusat Pelindo III**

peraturan atau bilamana perlu dibentuk organisasi yang khusus mengelola *Whistleblowing System*. Dari *best practices* yang ada banyak perusahaan yang mengelola *Whistleblowing System* dengan membentuk organisasi tersendiri di dalam perusahaannya seperti PT Telkom dan PT Petrokimia Gresik, PT Telkom dan PT Petrokimia Gresik pihak melakukan penerimaan laporan, pelaksanaan interviu dan yang melakukan investigasi ada perbedaan yang nyata, PT Petrokimia Gresik menggunakan Tim *Whistleblowing System* yang melaksanakan ke 3 (tiga) fungsi tersebut, sedangkan di PT Telkom yang melaksanakan 3 (tiga) Fungsi tersebut adalah Komite Audit, akan tetapi ada juga perusahaan yang menggunakan jasa Kantor Akuntan Publik (KAP) / pihak eksternal untuk melaksanakan ke 3 (tiga) fungsi tersebut yaitu PT Pertamina.

Pihak yang melaksanakan ke 3 (tiga) fungsi tersebut berkoordinasi dengan fungsi-fungsi yang ada di perusahaan sebelum membuat laporan *Whistleblowing* ke Manajemen Perusahaan

Pengelola *Whistleblowing System* harus merupakan fungsi atau unit atau tim yang independen dari operasi perusahaan sehari-hari dan mempunyai akses kepada pimpinan tertinggi perusahaan tanpa adanya akses kepada pimpinan tertinggi perusahaan tim atau organisasi *Whistleblowing System* tidak akan berhasil baik, dengan kata lain dalam rangka tata kelola perusahaan yang baik *Whistleblowing System* harus di terapkan dan dikelola sebaik-baiknya, sekian.



WASPADAI LIBERALISASI SEKTOR LOGISTIK ASEAN

Ketua ALFI Jatim mulai membenahi kualitas SDM dan mencari solusi mencegah “tabrakan” layanan jasa forwarding

“Persaingan usaha sektor logistik dan forwarder di tingkat nasional, regional maupun global, kedepan bakal ketat.”

SETELAH cukup menimba pengalaman sebagai Wakil Ketua Asosiasi Logistik & Forwarder Indonesia (ALFI), dalam Musyawarah Wilayah pertengahan Oktober 2012 lalu Hengky Pratoko terpilih menjadi Ketua Pengurus Wilayah untuk masa bakti 2012-2017, menggantikan seniornya Azis Winanda. Dalam pemilihan yang ketat, Hengky Pratoko pengusaha muda yang dikenal memiliki wawasan luas dalam bisnis forwarder, menyisihkan dua kandidat lainnya yang terdiri dari Budi Lasmono dan Arief Tejo.

Peilaian bahwa Hengky memiliki wawasan yang cukup luas, dibuktikan dengan analisisnya terhadap berbagai masalah yang dihadapi asosiasi yang ia pimpin, seperti ungkapnya: “Dalam skala global, kita harus mewaspada

dominasi perusahaan jasa logistik asing, yang masuk ke Indonesia tidak saja dengan modal besar tetapi juga didukung oleh Sumber Daya Manusia (SDM) yang cukup handal. Oleh karnanya kita juga harus tanggap pada pemberlakuan integrasi dan liberalisasi sektor logistik Asean yang sudah akan diberlakukan tahun 2013 ini”.

Seperti diketahui, integrasi dan liberalisasi sektor logistik Asean merupakan salah satu segmen dari pemberlakuan Masyarakat Ekonomi Asean yang sudah akan diterapkan pada tahun 2015 yang akan datang.

Etika Bisnis

Berbicara tentang masalah nasional yang dihadapi oleh usaha logistic dan forwarder dan sangat mendesak untuk dicarikan solusinya,

ialah upaya pengembalian masing-masing jasa yang selama ini menjadi ganjalan antara usaha forwarding dengan usaha pelayaran.

Menurut Hengky Pratoko: "Yang terjadi saat ini adalah suasana overlapping, dimana pelayaran dibolehkan menerima atau bahkan juga menawarkan jasa langsung kepada shipper. Padahal, aturan mainnya sudah cukup jelas, yaitu ada jasa orwarder. Fenomena seperti itulah yang harus segera kita benahi. Untuk itu, pemerintah melalui Dinas perhubungan di masing-masing daerah agar dapat bertindak menjadi mediator".

Ketua DPW ALFI Jatim juga menganggap adanya etika bisnis yang dilanggar. Ia menyodorkan bukti tentang pengurusan dokumen pengapalan barang yang sudah ada Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabebean (PPJK). Karenanya untuk itu DPW ALFI Jatim menginginkan adanya pengawasan yang efektif pada masalah tersebut. Apabila masalah ini tidak segera diselesaikan, maka yang terjadi adalah persaingan usaha yang kurang sehat karena pada satu pihak terdapat usaha yang memiliki legalitas, sedang di pihak lain terdapat pula usaha yang dengan menabrak legalitas melakukan "gerilya" yang ujung-ujungnya bisa menimbulkan situasi "saling bunuh".

Siapkan SDM

Kewaspadaan dalam menghadapi integrasi dan liberalisasi logistik Asean tahun 2013 ini, merupakan sinyal yang sudah dinyalakan dari DPP ALFI, seperti dikatakan oleh Ketua Bidang Organisasi DPP ALFI Anwar Satta: "Persaingan usaha sektor logistik dan forwarder di tingkat nasional, regional maupun global, kedepan bakal ketat. Oleh karenanya pelaku usaha forwarding nasional jangan sampai terlena dengan janji-janji kerjasama yang ditawarkan forwarder asing yang memiliki modal kuat, jaringan pasar dan SDM yang memiliki kualifikasi lebih unggul dari kita".

Untuk itu, sesuai dengan garis DPP maka DPW ALFI Jatim juga dituntut perlu menyiapkan SDM handal maupun strategi yang jitu. Hal ini terkait dengan kenuataan para pelaku sektor tersebut masih mengalami keterbatasan di banyak hal. Untuk itu, diperlukan sebuah konsep Pengembangan SDM Logistik Nasional. Konsep ini berupa penerapan system Sertifikasi Logistik Nasional yang meliputi:

1. Semua level operation, Managerial dan Executive
2. Mengurangi ketergantungan terhadap sertifikasi internasional dengan upaya memasukkan faktor yang menjadi ciri khas Indonesia
3. Ijin Usaha Logistik dikaitkan dengan sertifikasi logistic nasional di bidang SDM

4. Pemberian insentif terhadap perusahaan yang memberikan pelatihan logistic bagi karyawannya
5. Dibukanya program studi logistic di SMK, D3, S1, S2 dan S3 yang didukung oleh Kementerian Pendidikan Nasional

Seperti halnya Anwar Satta, maka Hengky Pratoko juga mengingatkan: "Dengan adanya liberalisasi logistic Asean 2013 ini, perlu diambil langkah cepat dan tepat dalam meningkatkan profesionalisme SDM Logistik. Disamping itu perlu terwujudnya sinergi dan kolaborasi antara pemerintah, akademisi, praktisi dan asosiasi usaha logistic. Hal itu menjadi sangat penting sebagai wujud dukungan bagi Sistem Logistik Nasional (Sislognas) yang dirancang pemerintah guna mendukung kelancaran arus barang".

Guna melaksanakan hal itu, Hengky Pratoko akan segera mengembangkan program pendidikan tenaga forwarder bagi anggota ALFI Jawa Timur. Bekerjasama dengan berbagai instansi terkait di pelabuhan. Selama ini program tersebut sudah berjalan secara regular, dengan minat cukup tinggi. Rencana kedepan, akan dilakukan optimalisasi penggunaan teknologi informasi di kantor ALFI, agar dapat membantu kelancaran komunikasi antara asosiasi dengan anggotanya. Ujar Hengky Pratoko: "Kami berharap dengan mengoptimalkan IT akan dapat dilakukan komunikasi dua arah dengan lebih cepat". (Nilam)

“

Kami berharap dengan mengoptimalkan IT akan dapat dilakukan komunikasi dua arah dengan lebih cepat

”



KETUA DPW ALFI/ILFA JAWA TIMUR

Hilangkan Pungli di Dalam dan Luar Pelabuhan

Wilayah Indonesia yang terdiri dari jajaran pulau yang membentang dari Sabang hingga Merauke menjadikan arus perdagangan di Indonesia lebih didominasi angkutan laut. Namun rasanya, bukan hanya di Indonesia saja, saat ini hampir 90 persen perdagangan dunia dilakukan dengan menggunakan angkutan laut. Tentu saja, hal itu tak lepas dari luas lautan di dunia ini yang lebih besar jika dibandingkan dengan luas daratan.

Penggunaan transportasi laut sebagai sarana pengiriman barang sudah barang tentu membutuhkan dukungan dari sektor darat. Terlebih sarana guna menunjang kegiatan bongkar muat dari dan ke atas kapal. Untuk itu keberadaan pelabuhan sebagai pendukung kegiatan perdagangan sangatlah vital, terlebih lagi di Indonesia.

Pandangan itulah yang dilontarkan oleh Ketua Dewan Pimpinan Wilayah ALFI/ILFA Jawa Timur (dulu Gafeksi) Hengky Pratoko saat ditanya kru Majalah Dermaga mengenai peran pelabuhan beberapa waktu lalu. Sebagai wadah bagi para pelaku forwarding, ALFI/ILFA tidak dapat dipisahkan dari mata rantai logistik nasional.

"Pelabuhan ini merupakan pintu gerbang perekonomian, sumbangannya cukup besar, devisa negara juga berasal dari sini juga, karena itu bagaimana caranya agar pengusaha pelabuhan di Indonesia ini bisa maksimal," kata pria berkacamata tersebut menambahkan.

Pria yang belum lama menjabat sebagai Ketua DPW ALFI/ILFA Jawa Timur itu menyatakan bahwa pengusaha pelabuhan yang maksimal dapat menekan biaya logistik di Indonesia. Ketersediaan infrastruktur, peralatan pendukung, serta fasilitas-fasilitas yang ada korelasinya dengan kecepatan handling, akan mampu menekan biaya yang timbul di pelabuhan. Hengky mencontohkan bahwa saat ini biaya handling di Indonesia saat ini lebih tinggi jika dibandingkan dengan Vietnam.

"Biaya handling di Indonesia rata-rata US\$95, sedangkan di Vietnam hanya US\$82 saja. Itu baru biaya handling, belum biaya-biaya lain yang timbul baik di dalam maupun di luar pelabuhan," tambah Hengky.

Saat ditanya mengenai maksud biaya-biaya lain, bapak 3 anak tersebut menyatakan bahwa biaya itu merupakan biaya yang seharusnya tidak perlu dikeluarkan oleh para anggotanya atau dapat dikatakan sebagai pungutan

liar. Hengky bersama para anggotanya mengaku telah memetakan dan mencatat instansi-instansi mana saja yang terindikasi melakukan pungutan-pungutan liar.

Selain memprotes pungutan liar, penyuka hidangan Rawon itu juga mengajak serta anggota-anggotanya untuk cermat dan kritis dalam menyikapi biaya-biaya yang tinggi dan tidak proporsional yang bisa saja timbul di dalam maupun di luar pelabuhan.

"Walaupun biaya itu resmi, tapi jika biayanya tinggi tentu saja akan berakibat pada biaya logistik yang berimbas pada mahalnnya harga barang," ucap bapak 47 tahun itu.

Berbicara mengenai Pelindo III, penyuka minuman Temulawak ini memberikan apresiasi terhadap pembangunan Terminal Multipurpose Teluk Lamong. Menurutnya, terminal yang dibangun di perbatasan Kabupaten Gresik dengan Kota Surabaya itu dinilai mampu mengatasi masalah yang terjadi di Pelabuhan Tanjung Perak.

Alumnus Fakultas Hukum Universitas Brawijaya tersebut berharap Terminal Multipurpose Teluk Lamong dapat menjadi pelabuhan modern pertama di Indonesia dengan kualitas handling yang lebih baik dan lebih cepat. Dengan demikian biaya logistik yang selama ini cukup tinggi dapat ditekan yang tentunya juga berdampak pada daya saing logistik nasional.

"Kami ingin pelabuhan-pelabuhan yang kami lihat sendiri di Eropa, Amerika, Asia (Hongkong, Singapura) itu kami lihat juga di Indonesia. Semoga Terminal Multipurpose Teluk Lamong sedikit banyak bisa memberikan hal itu," imbuhnya.

Saat ini DPW ALFI/ILFA Jawa Timur menaungi 700 anggota dengan anggota aktif berjumlah 350 anggota. Meraka yang tergabung dalam ALFI/ILFA merupakan pelaku forwarding yang terdiri dari *Perusahaan Pengurusan Jasa Kepabeanaan* (PPJK), *Eekspedisi Muatan Kapal Laut/Udara* (EMKL/U), *Lokal Forwarder* dan *Internasional Forwarder*. (*Berlian 3*)





PELTI JATIM BANGKIT DARI KEGAGALAN, SIAP HADAPI PON MENDATANG

“Bukan berarti pengurus sebelumnya jelek, tetapi pak Husein kita harapkan bisa lebih baik lagi membawa prestasi tenis Jatim di level nasional hingga internasional”

Bisa dibilang Pengurus Provinsi Persatuan Lawn Tennis Indonesia Jawa Timur (Pengprov Pelti Jatim) merebut medali emas PON XVIII/ 2012 di Riau merupakan kegagalan. Ambisi itu diharapkan pada sektor putri yang bisa mengusung sekeping emas dibawa pulang.

Justru dua perunggu yang bisa digapai melalui nomor ganda putra atas nama M.Rizky Widhianto yang berpasangan dengan Indra Utomo dan ganda campuran atas nama Indra yang berpasangan dengan Sisca Budi.

Mari lupakan kegagalan yang sudah berlalu. Sejenak saat ini Pelti Jatim wajib menatap persiapan hajatan lain yang lebih besar. Salah satunya adalah PON XIX/ 2016 yang dijadwalkan di Bandung, Jawa Barat.

Sudah pasti harapan besar adalah perubahan dalam bentuk perbaikan dari hasil lalu. Setidaknya kegagalan meraih emas PON 2012 lalu bisa diobati. Sudah barang tentu medali emas PON XIX di Jawa Barat diharapkan bisa tercapai.

Harapan dan perubahan sudah terlaksana pada acara Musyawarah Provinsi (musprov) yang dilaksanakan pada 13 Januari 2013 silam. Husein Latief terpilih sebagai Ketua Umum Pelti Jatim periode 2013-2018.

Pria yang berprofesi sebagai Direktur Komersial dan Pengembangan Usaha itu menggantikan Ketua Umum sebelumnya, Dwi Soetjipto yang memimpin Pelti Jatim periode 2008-2013.

Terpilihnya Husein Latief diharapkan membawa perubahan yang lebih baik dibanding sebelumnya. “Bukan berarti pengurus sebelumnya jelek, tetapi pak Husein kita harapkan bisa lebih baik lagi membawa prestasi tenis Jatim di level nasional hingga internasional,” kata Sekretaris Umum Pelti Jatim periode 2008-2013, Irmantara Subagja.

Pria yang akrab disapa Ibag, itu mengungkapkan pemimpin Pelti Jatim adalah figur yang mampu memfasilitasi kebutuhan tenis. Fasilitas yang dibutuhkan tidak hanya sarana dan prasarana, tetapi juga finansial. Sebab tantangan olahraga kedepan dituntut bisa mandiri. Terlebih menghadapi metode Pemusatan Latihan Daerah (Puslatda) yang akan diterapkan KONI Jawa Timur, menyongsong PON XIX/ 2016 nantinya.

* Aklamasi

Sebelum pelaksanaan Musprov Pelti Jatim, sejumlah pengurus Pelti Jatim dan Pengkot/ Pengkab Pelti belum memiliki figur. Sementara sejumlah pengurus Pelti di daerah belum memikirkan pencalonan kembali Dwi Soetjipto sebagai ketua umum.

Bahkan Dwi Soetjipto sendiri menyatakan kesediaannya dicalonkan kembali, dengan catatan tidak ada figur ketua umum lagi. Tetapi pria yang juga Direktur Utama PT Semen Gresik (kini Direktur Utama PT Semen Indonesia) itu legowo bila ada sosok pengganti.

Tetapi disela-sela pencarian figur, muncullah nama Husein Latief. "Beliau adalah figur yang cocok untuk memimpin Pelti Jatim," kata Wakil Ketua Umum Pelti Surabaya, Didik Utomo Pribadi, akhir tahun lalu.

Dia menambahkan bila salah satu kriteria yang dimiliki Husein Latief adalah jaringan yang luas. "Beliau memiliki jaringan luas dan kedekatan dengan Maman Wiryawan (Ketua Pengurus Pusat Pelti), dan kami berharap beliau (Husein Latief) memajukan tenis Jatim," tandas Didik.

Menjelang Musprov, sejumlah pengurus optimis Husein Latief bersedia menjadi suksesor Dwi Soetjipto. Optimisme ini tidak lepas dari penegasan Didik Utomo Pribadi yang menegaskan kesediaan Husein Latief sebagai Ketua Pelti periode 2013-2018.

Tetapi keraguan perubahan terjawab dengan kedatangan Husein Latief pada Musprov 13 Januari lalu. Pada puncak acara Husein Latief terpilih secara aklamasi. Dari total 37 Pengkot/ Pengkab Pelti di Jawa Timur, 29 hadir dan menyatakan dukungan kepada Husein. Sedangkan 9 daerah lainnya tidak hadir dalam Musprov.

Selepas Musprov, Husein Latief berjanji memajukan olahraga tenis Jatim. "Prioritas kedepan adalah fokus pembinaan atlet. Karena untuk mencetak prestasi tidak bisa instan," ujar Husein Latief se usai Musprov Pelti Jatim. Selain itu, program yang akan disusun adalah memperbanyak turnamen.

Pada kepemimpinan Husein Latief ini ada sedikit perubahan dalam susunan kepengurusannya. Mulai periode 2013-2018 ini diperkenalkan Koordinator Wilayah (Korwil) sebagai pembinaan atlet.



Enam Korwil tersebut antara lain, Korwil I membawahi Surabaya, Gresik, Sidoarjo, Lamongan, Tuban, Bojonegoro dan Kabupaten/Kota Mojokerto. Korwil II Kabupaten/ Kota Kediri, Nganjuk, Jombang, Tulungagung, dan Trenggalek.

Sedangkan Korwil III mencakup Ngawi, Magetan, Ponorogo, Pacitan dan Madiun. Korwil IV membawahi Kota/Kabupaten Malang, Batu, Kota/Kabupaten Pasuruan dan Kota/Kabupaten Blitar.

Korwil V beranggotakan Jember, Banuwangi, Situbondo, Bondowoso, Lumajang dan Kabupaten/Kota Probolinggo. Lantas Korwil VI meliputi Pulau Madura, yakni Bangkalan, Sampang, Pamekasan, dan Sumenep.

Husein Latief memiliki waktu satu bulan untuk membentuk susunan pengurus. Dia akan didampingi tiga anggota formaturnya yakni Didik Utomo Pribadi (Pengprov), Sutiriono (Pelti Jember), Basuki (Pelti Surabaya) dan Slamet (Pelti Madiun).

* Program dan Tantangan

Harus diakui tenis di Jawa Timur prestasinya kurang moncer. Hal ini yang menjadi tantangan bagi kepengurusan anyar. Husein Latief mengakui tidak gampang mencetak atlet berprestasi. Setidaknya butuh waktu dan proses panjang.

Salah satunya dengan memperbanyak turnamen. Sementara Pelti Jatim sudah memiliki kompetisi Persami (Pertandingan Sabtu-Minggu). Program ini rutin digelar sebelum kepengurusan Dwi Soetjipto.

Husein Latief kurang setuju memoles atlet harus mendatangkan pelatih nasional. Apalagi harus mencomot dari luar daerah. Pelatih yang kita miliki cukup banyak dan sudah saatnya pelatih dari Jawa Timur diorbitkan.

"Tidak hanya atletnya yang kita garap. Namun juga pelatihnya. Kebetulan disini banyak mantan atlet yang berpotensi sebagai pelatih," tutur Husein. Dia berharap mantan atlet ini bisa diorbitkan sebagai pelatih berkaliber nasional.

Menjelang Musprov, sejumlah pengurus optimis Husein Latief bersedia menjadi suksesor Dwi Soetjipto. Optimisme ini tidak lepas dari penegasan Didik Utomo Pribadi yang menegaskan kesediaan Husein Latief sebagai Ketua Pelti periode 2013-2018



LOMBOK (MASIH) TUJUAN FAVORIT NUSANTARA

“ Begitu mendarat di Bandara Selaparang Mataram, terbayang dalam benak kami keindahan Lombok ”

DetikTravel menyebutkan, Pulau Moyo di sebelah Utara Sumbawa Besar Nusa Tenggara Barat, masih menjadi salah satu tujuan favorit bulan madu di Indonesia. Selain itu, Lombok masih banyak menyimpan permata wisata lainnya yang siap jadi magnet bagi wisatawan. Reporter DERMAGA-**Devy Chrisdewanti** dan **Esmi Ratna Purwasih** mengemasnya dalam bentuk artikel sebagai buah tangan untuk Anda. Berikut penuturan perjalanan mereka.

Nusa Tenggara Barat adalah sebuah provinsi di Indonesia yang meliputi bagian barat Kepulauan Nusa Tenggara. Dua pulau terbesar di provinsi ini adalah Lombok yang terletak di barat dan Sumbawa yang terletak di timur. Ibu kota provinsi ini adalah Kota Mataram yang berada di Pulau Lombok. Sebagian besar dari penduduk Lombok berasal dari suku Sasak, sementara suku Bima dan Sumbawa merupakan kelompok etnis terbesar di Pulau Sumbawa.



Mataram adalah ibu kota propinsi Nusa Tenggara Barat dan merupakan kota terbesar. Di kota ini terdapat Istana Air Mayura, Pura Meru, dan Museum Negeri Nusa Tenggara Barat. Di bagian utara terdapat pasar Sesaot dan pusat kerajinan tanah liat di Banyumulek. Di kota Mataram (yang sudah menjadi satu kesatuan dengan kota Ampenan dan kota Cakranegara) kita bisa wisata kuliner, dengan makan makanan Lombok yang ciri khasnya adalah pedas.

Begitu mendarat di Bandara Selaparang Mataram, terbayang dalam benak kami keindahan Lombok. Semula, kami hanya berpikir kalau Lombok mungkin tidak beda jauh dengan Bali yang terkenal karena seribu pantainya. Ingat Bali ya ingat pantai. Pantai berpasir putih khas negara tropis yang bikin kulit tubuh bisa langsung coklat karena paparan sinar matahari. Ternyata bayangan kami tak sepenuhnya benar. Kenapa?

Ya karena obyek wisata di Nusa Tenggara Barat mempunyai banyak sekali obyek wisata antara lain obyek Wisata Alam, Wisata Sejarah, Wisata Budaya, Wisata Minat Khusus, Wisata Kuliner, Wisata Olah Raga, Wisata Belanja, dari sekian banyak obyek Wisata Nusa Tenggara Barat yang paling populer

adalah Obyek wisata Pantai Kuta Lombok yang juga disebut pantai merica karena pasir di pantai itu berkilauan seperti merica.

Pantai Kuta dan Tanjung Aan berlokasi 56 km dari Kota Mataram, merupakan pantai mandalika dengan lampu-lampu yang berkilauan, dimana kita bisa berenang, terdapat hotel dan restoran. Moment special di pantai ini adalah saat digelar perayaan menangkap/melihat nyale yang diselenggarakan tiap tahun.

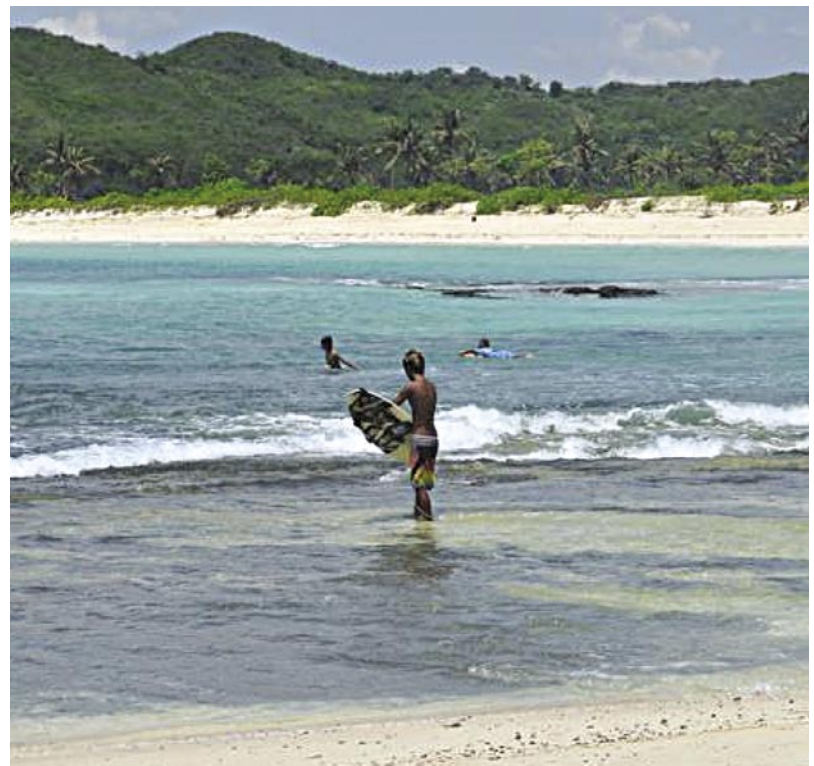
Selain Pantai Kuta Lombok dan Tanjung Aan, Pantai Senggigi juga menjadi tujuan favorit lainnya. Pantai alam berpasir putih yang bersih, dikelilingi hotel, losmen dan bungalow. Sangat indah sekali, terutama jika waktu sunrise maupun sunset. Lokasi 10 km dengan kendaraan dari kota Mataram. Wisata air di Lombok selain pantai masih ada wisata air menarik lainnya yaitu Gili Air, Gili Meno dan Gili Trawangan. Pulau kahyangan di utara Lombok, dikelilingi taman laut. Disini banyak orang diving maupun surfing. Di pulau ini sudah banyak hotel dan losmen, sehingga bisa menginap disini, pantainya masih asli. Untuk mencapai lokasi ini bisa menggunakan kapal motor.

Di bagian selatan, terdapat Gili Nanggu. Pulau ini memiliki pantai yang memiliki terumbu karang dan keindahan alam bawah laut juga budidaya penyu. Selain itu, di tempat wisata Lombok Pulau Gili Nangu ini terdapat penginapan atau motel dengan bentuk unik. Bila Anda berkunjung ke Lombok melalui Pelabuhan Lembar, obyek wisata air yang tak boleh Anda lewatkan adalah Gili

“

Bila di Bali ada air terjun Gitgit, maka di Lombok ada air terjun Sendanggile di Desa Senaru, Kecamatan Bayan, yang merupakan gerbang pendakian Gunung Rinjani

“





Memintal Benang
Untuk dijadikan bahan baku kain tenun ikat khas Lombok. Keahlian dari masyarakat Sade.

“
Ada yang bilang, surga itu di telapak kaki ibu. Ternyata surga juga ada di Lombok, namanya Pantai Surga
”

Sundak. Gili ini merupakan tempat wisata yang belum terjamah keaslian alamnya oleh kendaraan bermotor maupun cidomo. Gili Sundak masih berada di gugusan gili wilayah selatan berjajar, dengan Gili Nangu dan Gili Tangkong.

Bila di Bali ada air terjun Gitgit, maka di Lombok ada air terjun Sendanggile di Desa Senaru, Kecamatan Bayan, yang merupakan gerbang pendakian Gunung Rinjani. Di Pusuk terdapat ratusan ekor monyet yang selalu setia menanti dipinggir jalan untuk diberi makan oleh pengendara yang lalu lalang melintas di jalan yang berkelok-kelok. Di Gunung Rinjani juga terdapat Taman Nasional Gunung Rinjani. Gunung Rinjani merupakan gunung berapi kedua tertinggi di Indonesia dengan ketinggian 3.726 m dpl serta terletak pada lintang 8°25' LS dan 116°28' BT dan menjadi gunung favorit bagi pendaki Indonesia karena keindahan pemandangannya.

Belum puas berwisata, kami pun mencoba untuk menyelami wisata lain yang lebih tradisional yaitu desa adat yang banyak tersebar di Lombok. Yang pertama adalah Desa Sembalun. Desa itu sebenarnya bukan daerah wisata Lombok, namun sangat terkenal karena berhawa sejuk dan dingin seperti di Puncak, Bogor. Desa Sembalun merupakan akses menuju ke kota Lombok atau Mataram. Bagi pengendara mobil atau motor diharapkan berhati-hati, karena jalannya sangat curam. Kalau Anda tertarik dengan kain tenun tradisional Lombok, silakan singgah di Desa Sukarare. Desa tempat orang menenun, disinilah jika ingin membeli kain tenun tradisional khas

Lombok, serta melihat bagaimana para penenun melakukan pekerjaannya. Lokasi 25 km dengan kendaraan dari kota Mataram.

Yang paling menarik adalah Desa Sade yang juga disebut Rambitan karena di situlah terdapat rumah tradisional Suku sasak.

Masyarakat Desa Sade dengan mata pencaharian bertani ini beragama islam. Bukan mayoritas, tetapi seluruh penduduknya muslim. Rumah mereka juga masih khas. Terbuat dari atap jerami, dengan lantai semen. Menurut guide yang mengantar, mereka “mengepel” lantai dengan kotoran kerbau yang “fresh from the oven”, tujuannya agar kalau panas, lantai dingin, tetapi kalau musim dingin, lantai hangat... mau masuk?

Ada yang bilang, surga itu di telapak kaki ibu. Ternyata surga juga ada di Lombok, namanya Pantai Surga. Pantai Surga terletak di sebelah selatan pulau Lombok. Sesuai dengan namanya, tempat wisata Lombok ini memberikan pemandangan yang luar biasa indah dibandingkan dengan pantai lainnya di Lombok. Pantai ini berhadapan langsung dengan Teluk Awang di Lombok Tengah.

Nampaknya perjalanan kami di Lombok harus kami akhiri. Seandainya kami bisa memperpanjang waktu, kami ingin sekali berlama-lama di Lombok karena masih banyak bagian indah negeri ini yang masih harus di *explore*. Sebelum kami mengucapkan selamat tinggal, untuk mengenang Lombok, kami mampir membeli oleh-oleh khas Lombok. ada dodol rumput laut, madu Sumbawa, mutiara, kain tenun Sasak, kaos Lombok, susu kuda liar, minyak gosok Sumbawa, dendeng rusa, telur asin, terasi Ketare, tahu Lombok, keripik kulit sapi. Selamat tinggal Lombok, suatu hari kami pasti datang lagi!. (Berlian5)



Islam Ajaran Kasih Sayang, Buktikan!

Oleh Zainal Arifin Emka*

“
**Rasulullah
 adalah teladan
 terbaik dalam
 mengajarkan
 toleransi
 dalam wujud
 mengayomi
 orang-orang
 yang berbeda
 keyakinan dan
 kedudukan**”

Nabi Muhammad yang dikenal penyabar suatu saat terusik juga melihat seorang lelaki memukul istrinya. Beliau menegur, “Mengapa engkau memukul istrimu?!”

Lelaki itu dengan suara bergetar mencoba menjelaskan bahwa istrinya sudah dinasihati untuk tidak melakukan ini dan itu, tapi“Perempuan ini tetap saja melakukannya. Maka aku pukul dia!”

“Aku tidak tanya alasanmu. Yang aku tanyakan mengapa kamu memukul teman tidurmu dan ibu dari anak-anakmu!!!”

Perhatikan pilihan kata Rasulullah: “teman tidurmu dan ibu dari anak-anakmu”. Pilihan kata yang sarat makna. Dengan ungkapan pertama itu beliau hendak mengingatkan semua lelaki betapa bersama istri kita telah memadu kasih. Dan kata apa lagi yang lebih menyentuh lelaki lebih dari ungkapan bahwa perempuan itu adalah “ibu yang telah melahirkan anak-anaknya”. Alangkah tidak tahu dirinya seorang suami yang bangga akan anaknya namun melupakan jasa perempuan yang telah mengandung dan melahirkan anak-anaknya.

Nabi Muhammad juga dikenal sangat sayang kepada anak-anak. Beliau mengucapkan salam kepada mereka sambil menyapanya. Bahkan sesekali menggendongnya. Ketika seorang anak pipis di pangkuannya, pengasuhnya merenggut tubuh sang anak dengan kasar. Beliau

menegurnya: “Biarkan dia pipis. Ini (sambil menunjuk pakaian beliau yang basah) dapat dibersihkan dengan air. Tetapi apa yang dapat menjernihkan kekeruhan hati anak ini akibat renggutan yang kasar?!”

Keramahan dan kasih sayang beliau mencakup segala orang. Sebagai penghormatan kepada orang lain, beliau mengulurkan tangan terlebih dahulu untuk bersalaman. Beliau menoleh dengan seluruh badannya, dan tidak meluruskan kaki saat duduk di tengah sahabatnya. Beliau memanggil mereka dengan panggilan penghormatan. Beliau selalu lebih dulu memulai salam dan menjabat tangan dan tak pernah menarik tangannya sebelum sahabat menariknya. Beliau muliakan siapa yang datang, kadang dengan membentangkan bajunya. Bahkan beliau berikan alas duduknya.

Tak pernah memotong pembicaraan, kecuali sudah berlebihan. Bila seseorang mendekatinya saat beliau salat, beliau cepat selesaikan salatnya dan segera bertanya. Dan, kalau menegur, tidak menyebut nama yang ditegurnya. Ketika salah seorang “keluar angin” di pesta makan, menjelang waktu salat, beliau tidak berkata: “yang keluar angin silakan berwudhu.” Beliau cukup mengatakan: “siapa yang makan daging unta, hendaklah dia berwudhu.” Konon ucapan beliau ini sempat disalahpahami bahwa makan daging unta membatalkan wudhu.

Sikap Toleran

Rasulullah adalah teladan terbaik dalam mengajarkan toleransi dalam wujud mengayomi orang-orang yang berbeda keyakinan dan kedudukan. Jangan lupa, selain sebagai Nabi, Muhammad juga kepala keluarga, panglima perang, dan kepala negara. Namun kedudukan dan kekuasaan yang diperolehnya tidak menjadikannya sebagai orang yang bertindak kasar dan keras.

Sebagai Nabi, sikap toleransi yang beliau tunjukkan ialah memaafkan dan bahkan mendoakan kaum yang telah berbuat jahat. Suatu ketika Nabi berkunjung ke perkampungan Thaif. Beliau menemui tiga orang dari pemuka suku kaum Tsaqif, yaitu Abdi Yalel, Khubaib, dan Mas'ud.

Nabi mengajak mereka melindungi para sahabatnya agar tidak diganggu oleh suku Quraisy. Namun ajakan itu direspon dengan sikap sangat buruk. Nabi diusir dan dilempari batu oleh kaum Tsaqif. Darah pun mengalir membasahi tubuh beliau.

Menyaksikan kejadian itu, Malaikat Jibril memohon izin untuk menghancurkan kaum Tsaqif karena telah menyiksa Nabi. Namun, apa jawaban Nabi? "Jangan! Jangan! Kalau tidak mereka, aku berharap keturunan di sulbi mereka kelak akan menerima dakwah ini, mengabdikan kepada Allah saja dan tidak menyekutukan-Nya dengan apapun." Beliau bahkan berdoa: "Ya Allah, berilah petunjuk kepada kaumku, karena mereka belum mengetahui kebenaran."

Sebagai pemimpin negara, Rasulullah juga menunjukkan sikap tolerannya. Ketika terjadi keributan antara kaum Muslim dan kaum Quraisy serta Yahudi, Rasul menawarkan Piagam Madinah untuk mencari kedamaian dan ketenteraman kehidupan di masyarakat. Pasal 16 piagam itu tertulis, "Sesungguhnya orang Yahudi yang mengikuti kita berhak atas pertolongan dan santunan, sepanjang (kaum mukminin) tidak terzalimi dan ditentang."

Rasulullah adalah teladan terbaik dalam mengajarkan toleransi dalam wujud mengayomi orang-orang yang berbeda keyakinan dan kedudukan. Jangan lupa, selain sebagai Nabi, Muhammad juga kepala keluarga, panglima perang, dan kepala negara. Namun kedudukan dan kekuasaan yang diperolehnya tidak menjadikannya sebagai orang yang bertindak kasar dan keras.

Penduduk Makkah selama ini memusuhi Rasulullah. Kaum kafir Quraisy Makkah menindas umat Islam. Mereka juga menjegal dakwah Rasul, bahkan berusaha membunuhnya. Maka ketika umat Islam berhasil menaklukkan Kota Makkah, wajar jika penduduk Makkah ketakutan. Mereka pikir Muhammad dan pasukannya pasti melampiaskan dendamnya. Di bawah tekanan rasa takut yang menghimpit, penduduk Quraisy menanti keputusan beliau.

Ternyata Rasul memaafkan mereka. Tidak ada balas dendam. Kekuasaan yang kini di tangannya sedikit pun tak menjadikannya sombong dan bertindak sewenang-wenang. Hadist yang diriwayatkan Baihaqi merekam peristiwa itu: "Saya hanya katakan kepada kalian sebagaimana ucapan Nabi Yusuf kepada para saudaranya, 'Tiada celaan atas kalian pada hari ini.' Pergilah! Kalian semua bebas!!"

Pengaruh Keteladanan

Muhammad selalu mengedepankan pesan sabar, pemaaf, dan rendah hati. Itulah tonggak dan titik tumpu pesan perjuangan Islam yang semestinya diteladani umat Islam, hari ini. Akhlak mulia yang tak pernah surut oleh kebencian orang lain. Nabi adalah tonggak penghapus rasa kebencian dan permusuhan untuk semua manusia.

Kasih sayang, damai dan perdamaian adalah produk peradaban Islam. Hubungan penuh toleransi antara kaum Muslim dan non-Muslim sejak mula terbangun di atas fondasi hubungan saling mengenal. Manusia memang diciptakan dengan hukum alam untuk saling mengenal, saling menjalin "ukhuwah insaniyah" seperti tersurat dalam Quran Surat Al-Hujurat ayat 13.

Fondasi lainnya adalah bahwa perbedaan merupakan hukum alam yang ditetapkan Allah. Dia menciptakan manusia dengan perbedaan warna kulit, bahasa, agama, tradisi dan tabiat. Maknanya, di atas perbedaan keyakinan, pemikiran, rasa, tabiat dan kecenderungan yang terdapat pada manusia itulah manusia diciptakan. Maka menerimanya adalah sebuah keniscayaan.

Realitas itulah yang kini harus dicarikan tata kelolanya oleh manusia. Dan Rasulullah telah menunjukkan melalui perjalanan hidupnya bahwa damai dan perdamaian merupakan jalan terbaik untuk mengkompromikan perbedaan dan upaya untuk saling mengenal antarmanusia.

Kesadaran akan realitas itulah yang mendasari pendekatan yang dilakukan Rasulullah dalam menjalankan dakwahnya. Maka lahirlah berbagai perjanjian Rasulullah dengan kaum Anshar, kaum Yahudi di Madinah, dan kaum kafir Quraisy. Semuanya menunjukkan upaya serius menciptakan perdamaian dalam rangka mencari tata kelola yang baik demi keberlangsungan kehidupan.

Perhatikan lebih detail lagi syariat peperangan dalam Islam. Allah berfirman, "Diizinkan (berperang) bagi orang-orang yang diperangi, karena sesungguhnya mereka dizalimi. Dan sungguh, Allah Maha Kuasa menolong mereka itu, (yaitu) orang-orang yang diusir dari kampung halamannya tanpa alasan yang benar, hanya karena mereka berkata, 'Tuhan kami ialah Allah'"

Nabi Muhammad sudah membukukan begitu banyak ekspresi kasih sayang. Pertanyaan besarnya adalah bagaimana masyarakat yang mengaku sebagai umatnya meneladani keagungan budinya. Ekspresi cinta dalam tindakan Nabi terbukti memberi pengaruh luar biasa kepada pengikutnya, bahkan musuh-musuhnya. Banyak musuhnya yang bersimpati, mendukung, bahkan berjuang untuk Islam karena kemuliaan yang ditampilkan Nabi. Bagaimana hari ini?

Layakkah kita menyebut diri pengikut dan pecinta Rasulullah bila perilaku dan budi pekerti kita sama sekali tidak mirip dengan akhlak mulia beliau? Di luar sana ribuan kali orang berusaha memfitnah dan menjelek-jelekkan pribadi Muhammad karena mereka memang tak bisa menemukan cela dan cacat beliau. Lalu apa bedanya kita dengan mereka jika tak pernah tertarik meneladani beliau?!

Semua keluhuran ajaran Rasulullah itu akan sekadar menjadi catatan sejarah jika umat Islam tidak berusaha meneladaninya dalam perilaku nyata. Mestinya umat Islam tak perlu bersusah payah membantah tuduhan orang yang tak pernah berhenti menjelek-jelekkan pribadi Nabi Muhammad. Semua tuduhan itu akan terbantahkan dengan sendirinya oleh perilaku dan budi pekerti luhur umat Islam. Di sinilah pentingnya kembali mempelajari Islam langsung dari teks aslinya. Bukan dari para ideolog yang salah memahami ajaran Islam. Juga bukan dari media massa.

“Bagaimana Nasib Umatku”

Saya ingin mengakhiri tulisan ini dengan mengenang kembali detik-detik kepergian Rasulullah Muhammad SAW. Kisah cinta yang agung, cinta yang sebenar-benar cinta dari seorang pemimpin kepada umatnya.

Hari itu, walau matahari telah tinggi, namun pintu rumah Rasulullah masih tertutup. Rasulullah sedang terbaring lemah. Keringat membasahi pelepah kurma yang menjadi alas tidurnya. Tiba-tiba dari luar pintu terdengar seseorang yang berseru mengucapkan salam, “Bolehkah saya masuk?” tanyanya. Putri Rasulullah, Fatimah tidak mengizinkannya masuk. “Maafkan ayahku sedang demam,” katanya seraya menutup daun pintu.

Ia kembali menemani ayahnya yang sudah membuka mata. “Siapakah itu wahai anakku?”

“Tak tahulah ayahku, sepertinya baru sekali ini aku melihatnya,” tutur Fatimah lembut.

Rasulullah menatap putrinya dengan pandangan yang menggetarkan. Seolah-olah bagian demi bagian wajah putrinya hendak dikenangnya. “Ketahuilah. Dialah yang menghapuskan kenikmatan sementara. Dialah yang memisahkan pertemuan di dunia. Dialah malakul maut!” kata Rasulullah.

Fatimah menahan ledakan tangisnya. Ketika Malaikat maut menghampiri, Rasulullah menanyakan kenapa Jibril tidak ikut menyertainya. Kemudian dipanggilah Jibril yang sudah bersiap di atas langit dunia menyambut ruh kekasih Allah ini.

“Jibril, jelaskan apa hakku nanti di hadapan Allah?!” tanya Rasulullah dengan suara amat lemah.”

“Pintu-pintu langit telah terbuka. Para malaikat telah menanti ruhmu. Semua surga terbuka lebar menanti kedatanganmu,” kata Jibril.

Jawaban itu ternyata tidak membuat Rasul lega. Matanya masih penuh gambaran kecemasan. “Engkau tidak senang mendengar kabar ini?” tanya Jibril.

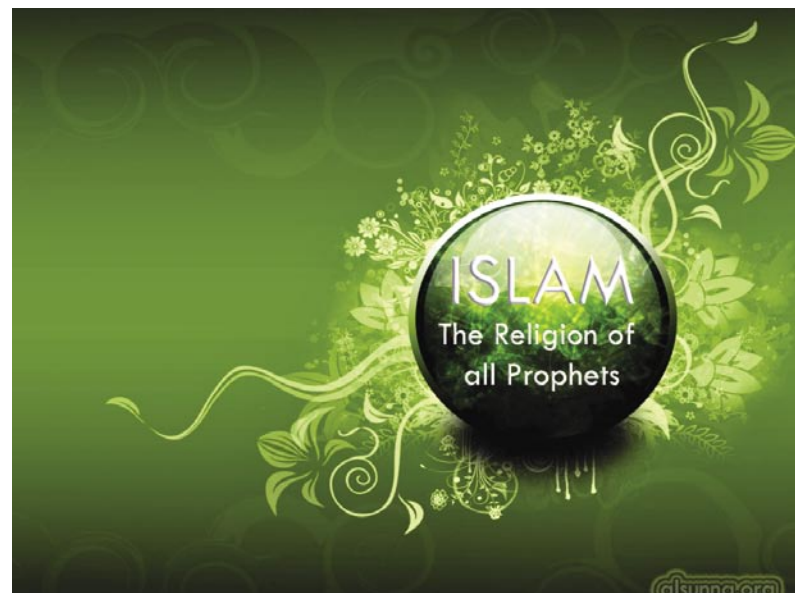
“Kabarkan kepadaku bagaimana nasib umatku kelak?”

“Jangan khawatir Ya Rasul Allah, aku pernah mendengar Allah berfirman kepadaku: ‘Kuharamkan surga bagi siapa saja, kecuali umat Muhammad telah berada di dalamnya,’” kata Jibril.

Detik-detik semakin dekat. Saatnya Izrail melakukan tugasnya. Perlahan ruh Rasulullah ditarik. Nampak seluruh tubuh Rasulullah bersimbah peluh, urat-urat lehernya menegang. “Jibril, betapa sakit sakaratul maut ini,” perlahan Rasulullah mengaduh. Fatimah terpejam. Ali yang berada di sampingnya menunduk semakin dalam.

Ketika Jibril memalingkan muka, Rasul bertanya pada Malaikat pengantar wahyu itu, “Jijikkah kau melihatku, hingga kau palingkan wajahmu Jibril?”

“Siapakah yang sanggup melihat kekasih Allah direnggut ajal,” kata Jibril.



Sebentar kemudian terdengar Rasulullah memekik, karena sakit yang tidak tertahankan lagi. “Ya Allah!! Dahsyat nian maut ini, timpakan saja semua siksa maut ini kepadaku, jangan pada umatku.”

Badan Rasulullah mulai dingin, kaki dan dadanya sudah tidak bergerak lagi. Bibirnya bergetar seakan hendak membisikkan sesuatu, Ali segera mendekatkan telinganya, “*Uushikum bis Shalati, wa maa malakat ayanukum*. Peliharalah sholat dan peliharalah orang-orang lemah di antara kamu.”

Di luar pintu, tangis pun mulai terdengar bersahutan, sahabat saling berpelukan. Fatimah menutupkan tangan di wajahnya, dan Ali kembali mendekatkan telinganya ke bibir Rasulullah yang mulai kebiruan. “Ummatii, Ummatii, Ummatii.”

Dan berakhirlah hidup manusia mulia itu. Betapa cintanya Rasulullah kepada kita. Betapa sayangnya beliau kepada pengikutnya yang belum pernah dilihatnya sekalipun. Suri tauladan keagungan kasih sayang seperti apa lagi yang hendak kita cari dan teladani?!? ***



Panduan Lengkap Menggunakan Ipad

Judul : Panduan Lengkap Menggunakan new iPad
Penulis : Christopher Lee
Penerbit : Media Kita
Th. Terbit : 2012
Tebal : x + 213 hal.
ISBN : 978-979-794-367-7

Buku Panduan Lengkap Menggunakan new iPad ini akan mengajak Anda untuk menggunakan iPad secara efektif dan optimal

Resensi

Sejak kemunculan iPad pada tahun 2010 silam, tidak banyak yang mengerti tentang manfaat dari perangkat tersebut. Sebagian orang berpikir bahwa iPad tidak lebih dari sekedar iPhone yang berukuran besar. Promosi yang besar-besaran dari apple, serta gaya hidup masyarakat yang 'haus' akan gadget membuat iPad menjadi populer dan digunakan banyak orang untuk berbagai macam tujuan.

Dari banyaknya fitur dan kecanggihan yang diberikan oleh iPad, sangat disayangkan masih sedikit yang mengoptimalkan secara maksimal. Selain fungsi standar iPad, seperti membaca e-book, bermain game, melihat foto, membuat laporan anggaran, menulis surat, mengirim dan menerima email, berselancar di internet, menonton film, mendengarkan musik, hingga menjadi petunjuk jalan, para pemilik iPad juga bisa melengkapinya dengan beberapa aplikasi pendukung dari App Store. Selain itu, bisa juga dengan mengoptimalkan pada fitur-fitur bawaan iOS 5, seperti pada sistem browser, kamera, media player, dan maps.

Buku **Panduan Lengkap Menggunakan new iPad** ini akan mengajak Anda untuk menggunakan iPad secara efektif dan optimal. Buku berukuran 24x18 cm karya Christopher Lee ini ditulis secara cermat, dan rinci, mencakup fitur dan aplikasi baru dalam New iPad dan iOS 5.

Didalamnya dijelaskan bagaimana melakukan aktivasi New iPad secara nirkabel, menggunakan iCloud, registrasi dan mengecek waktu garansi iPad Anda, menggunakan Apple Express Lane, menghubungkan New iPad ke internet dengan jaringan Wi-Fi/seluler (3G), mengatur settings New iPad, Safari, Mail, Twitter, menggunakan Dictation, gerakan multi gestures, Split Keyboard, Emoji emoticons, dan banyak fitur lainnya.

Selain itu, dijelaskan pula tips & trik tentang bagaimana mengelola foto, video, dan musik yang

belum pernah Anda ketahui sebelumnya seperti membuat akun iTunes tanpa kartu kredit, membuat akun US iTunes, mengunduh lagu/film gratis, membuat foto album, copy foto dari iPad-PC atau PC-iPad, copy lagu dari PC-iPad, melakukan backup dan restore ke New iPad Anda, dan masih Banyak lagi.

Gadget Preview

Buat Anda yang baru saja berkenalan dengan Apple yang menggunakan OS MacIntosh karena biasanya Anda menggunakan tablet berbasis android atau windows, hanya perlu waktu penyesuaian beberapa saat saja. Tampilan yang sangat atraktif, *handy* alias nyaman digenggam, *cool* alias keren hanya sekelumit alasan kenapa kita memilih Ipad sebagai gadget favorit dan pasti ingin menggunakannya secara maksimal. Bagi pengguna yang memiliki hobi atau bekerja dalam bidang desain, Saya yakin Anda pasti sangat menyukai gadget ini. *Proof* barang cetakan yang pernah di uji DERMAGA untuk ditampilkan pada layar Ipad, membuat kami puas karena *proof* yang menggunakan file pdf bisa tampil utuh alias tidak terpotong di Ipad. Hasil berbeda akan nampak pada tablet yang menggunakan OS Android, dimana tampilan file pdf dapat terputus alias tidak utuh. Yang tak kalah penting, Ipad seperti juga produk Apple lainnya memang terkenal tahan banting atau awet.

Untuk membuat Ipad Anda lebih gaya, kami sarankan untuk menambahkan aksesoris tambahan yang dapat dibeli secara terpisah oleh pengguna untuk melengkapi Ipad. Aksesoris tambahan untuk iPad tersedia mulai dari *keyboard dock*, *iPad case*, *iPad camera connection kit*, *iPad dock*, *iPad 10W USB power adapter*, *iPad dock connector to VGA adapter*, *Apple wireless keyboard*, *headphone*, *earphone* hingga *composite* dan *component AV cable*. (Berlian5)

HUT KE-24 MAJALAH DERMAGA:

USIA BERTAMBAH TAMPILAN KIAN BERGAYA

“ Tanggal 27 Februari 1989 bukanlah hari lahir Majalah Dermaga. Tetapi tetap akan jadi momen yang tak terlupakan ”



BARANGKALI, mencari hari jadi Majalah Dermaga, akan sama sulit dengan mencari hari lahir Badan Usaha Pelabuhan (BUP) yang kini dikenal dengan nama Pelindo III. Sebab keberadaan media internal dan Pelindo III sama-sama merupakan rangkaian metamorphosis yang cukup panjang. Karenanya, bila PT Pelindo I, II, III dan IV menetapkan hari lahirnya sesuai dengan Peraturan Pemerintah (PP) No.56, 57, 58 dan 59 Tahun 1991 Tentang perubahan statuter Perusahaan Umum (Perum) menjadi PT Persero, maka Majalah Dermaga sebagai media informasi Pelindo III, dalam mencari hari lahirnya mengacu kepada payung hukum berupa Surat Ijin Terbit SK Menteri penerangan RI No.1428/SK/DIRJEN PPG/SIT/1989 Tanggal 27 Februari 1989.

Padahal, ketika BUP Pelabuhan masih berstatus sebagai Badan Pengusahaan Pelabuhan (BPP) tahun 1969, institusi ini sudah menyadari pentingnya peran media sebagai wahana informasi internal maupun bagi pengguna jasa. Oleh karenanya lewat Bagian Humas, diterbitkan media

berkala yang merupakan embrio Majalah Dermaga. Mungkin karena hobi, atau juga disebabkan oleh “dedikasi” umumnya para petugas Bagian Humas waktu itu, seperti yang dialami oleh Zaenal Arifin, Syabib Mashari, Marsamsi maupun bunda Sulistiani.

Surat kabar Berkala

Pada masa itu, media informasi yang diterbitkan oleh Humas BPP kemudian juga Perum disebut sebagai surat kabar berkala, hal itu sesuai dengan performansinya yang bisa berarti kadang kala terbit dan kadang kala harus absen untuk beberapa waktu. Hal seperti itu harus dimaklumi, karena pengelolaannya hanya dilakukan beberapa tenaga yang dalam kesehariannya juga harus melaksanakan pekerjaan sebagai petugas Divisi Umum, merangkap fotografer dalam arti mendokumentasikan even-even penting kegiatan manajemen, juga merangkap reporter yang selain rajin “korek-korek” untuk mencari dan menyusun berita, hingga juga bergelimang dengan tinta di percetakan, meskipun yang disebut percetakan saat itu adalah kegiatan usaha stensilan !

Pada perkembangan selanjutnya, media yang kemudian memang diberi nama "Dermaga" itu, mampu bermetamorphose menjadi media cetak. Tetapi bukan dalam bentuk majalah seperti sekarang, karena waktu itu lebih menyerupai surat kabar tabloid yang terbit beberapa halaman. Dan lagi-lagi masih dihinggapai penyakit "berkala" seperti diuraikan sebelumnya.

"Dermaga" baru benar-benar berubah bentuk, tampilan dan kinerjanya ketika Haji Asmarahadi mulai menangani penerbitan dengan improvisasi penggunaan sistem cetak offset. Kemudian disusul oleh Kahumas Taryono Rogosuwito yang merangkul beberapa wartawan peliput pelabuhan ikut terlibat dalam pengisian berita-berita untuk Majalah Dermaga. Langkah ini diteruskan oleh J.S. Purwanto selaku Kepala Humas Kantor Pusat Pelindo III.

Ketika Bambang Subekti menjabat Kepala Humas Kantor Pusat, penataan untuk Majalah Dermaga kian menemukan bentuknya. Tetap dengan melibatkan beberapa orang praktisi jurnalistik, dikemas menjadi "media cetak beneran" dalam arti periode terbit yang terjadual, tampilan cover dan isi yang lebih kontemporer, serta konten isi yang benar-benar mengikuti kaidah jurnalistik. Sejak masa itu pula, sebutan Ketua Dewan Pengarah diubah menjadi Pemimpin Redaksi, sementara para pelaksana dapat porsi tugas editing yang dibebankan kepada Camelia Ariestanti, fotografi yang dilaksanakan oleh Marsamsi, distribusi oleh Anita Setyowati dan keadministrasian oleh bunda Sulistianingsih. Lalu beberapa staf silih berganti masuk dan keluar dari lingkungan Humas dan

Semakin tua semakin menjadi. Itulah pepatah yang pas untuk Majalah Dermaga. Walaupun sudah memasuki usia 24 tahun, namun tampilannya tambah gaya dan terus mengikuti perkembangan jaman

juga dengan sendirinya meninggalkan kesibukan Majalah Dermaga seperti Probawati yang pindah tugas ke Biro Hukum serta Purbo Suwondo yang telah berpulang ke alam baqa. Mereka adalah para perintis yang ikut membidani Majalah Dermaga, yang pada 27 Februari 2013 ini memasuki usia ke 24, yang kian tua makin bergaya.

Versi Online

Semakin tua semakin menjadi. Itulah pepatah yang pas untuk Majalah Dermaga. Walaupun sudah memasuki usia 24 tahun, namun tampilannya tambah gaya dan terus mengikuti perkembangan jaman. Dari sisi tampilan, Majalah Dermaga kian atraktif dan beragam dalam penyajian artikel. Bukan hanya artikel kepelabuhanan namun beberapa artikel di luar dunia pelabuhan pun mulai silih berganti mengisi Majalah Dermaga. Mengikuti format majalah yang biasanya gado-gado alias beragam, Majalah Dermaga kini mulai membuka ruang untuk rubrik wisata, kuliner, olahraga bahkan buku dan film.

Tak hanya itu, seiring dengan perkembangan jaman yang kian mengedepankan percepatan informasi, maka mulai Januari 2013 lalu, Majalah Dermaga tampil via versi online www.majalahdermaga.com yang juga dilengkapi dengan facebook dan twitter. Diharapkan dengan tambahan media tadi, Majalah Dermaga bisa hadir lebih cepat dan akurat. Agar komunikasi antara Redaksi Majalah Dermaga dan pembaca dapat berjalan lebih lancar dan cepat, media komunikasi berupa email juga senantiasa tersedia di majalahdermaga@yahoo.com. (Berlian2)





ANNIVERSARY
ANNIVERSARY
ANNIVERSARY



www.majalahdermaga.com



BARU

Kini hadir dengan berita terbaru
seputar pelabuhan
dimana saja dan kapanpun
langsung klik
www.majalahdermaga.com



Kunjungi website
www.majalahdermaga.com
raih 10 hadiah menarik
periode Januari s.d Maret 2013